Abo-Service, 70138 Stuttgart. Postvertriebsstück. Entgelt bez. ZKZ 09114

MOTOR SPORT aktuell

NR. 45 / 18. OKTOBER 2023

MotoGP Indonesien: Martín stürzt

Power-Pecco schlägt zurück

Deutsche Formel-Talente

Wie steht es um den Nachwuchs?

Moto2-WM in Mandalika

Acosta rast weiter auf und davon

Deutschland **€ 2,90**
A € 3,30 · **CH** sfr 4,60
IT € 4,00 · **B, NL, LUX** € 3,40

4 190525 902906 45

Formel 1: Kampf um Lizenz

Teams wehren sich gegen Andretti

IMSA: Saisonfinale Petit Le Mans

Cadillac feiert Titel – Deutsche geschlagen

GTWC: Sprint Cup in Zandvoort

Audi-Triumph zum Serien-Ausstieg

Inhalt

Automobil:

Formel 1 Diese Einstiegshürden muss Andretti meistern **S. 4**
Formel 1 Wann kann Mercedes wieder um Titel fahren? **S. 6**
Formel 1 Kommentar zum 80. Ehrentag von Peter Sauber **S. 8**
Formelsport Die deutschen F1-Nachwuchshoffnungen **S. 10**
Formelsport Aktuelle News aus Formel 1 und IndyCar **S. 12**
Sportwagen Finale der GTWC-Sprintserie in Zandvoort **S. 14**
Sportwagen IMSA: Acura-Sieg und Cadillac-Titel im Finale **S. 16**
Sportwagen Aktuelles aus der Prototypen- & GT-Szene **S. 20**
Rallye Doppel-Interview und News von den Quertreibern **S. 22**
Rallye-Historie Die skandal-trächtige Alpenfahrt 1973 **S. 24**
DTM Ausblick auf den Titel-Dreikampf beim Finale **S. 26**
Tourenwagen Aktuelles aus den diversen Rennserien **S. 27**
Tourenwagen NASCAR-Action in Las Vegas und Zolder **S. 28**

Motorrad:

MotoGP Martín stürzt, Bagnaia großer Sieger in Mandalika **S. 30**
MotoGP Weitere News und Ergebnisse aus Indonesien **S. 32**
Moto2-WM Acosta erneut vorn und weiter auf WM-Kurs **S. 34**
Moto3-WM Moreira feiert in engem Rennen ersten Sieg **S. 36**
Historie Irres Finale der ersten SBK-WM-Saison 1988 **S. 38**
Straßensport Aktuelles aus der Superbike-WM und BSB **S. 40**
Supermoto Frankreich gewinnt nächsten Nationen-Event **S. 41**
Offroad Speedway, Enduro, HardEnduro und News **S. 42**

Leserservice:

Impressum, Leserbriefe, Termine, TV-Tipps, Vorschau **S. 46**

06 Formel 1: Trotz Platz 2 in der Konstrukteurs-WM ist Mercedes weiterhin in der Krise – ein Lagebericht

XPB

43 HardEnduro-WM: Manuel Lettenbichler verteidigt den WM-Titel und ist dritter deutscher Motorrad-Weltmeister 2023

FUTURE7MEDIA

29 NASCAR Euro Series: Beim Saisonfinale in Zolder wurden die neuen Stockcar-Meister gekürt

EURONASCAR

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Editorial

Das IMSA-Finale in Atlanta ist gelaufen, Zeit für ein Resümee: Wie steht es um die neue Topklasse GTP? Warum gingen die deutschen Hersteller leer aus?

Die IMSA-Serie hat auch 2023 wieder abgeliefert. Die neue Topklasse nach LMDh-Reglement, die in der IMSA unter dem Label GTP läuft, ist ohne Zweifel ein Zugpferd: Vier Hersteller waren 2023 von Beginn an dabei, im nächsten Jahr kommt Lamborghini dazu, Alpine-Renault könnte ab 2025 mit dem Meyer-Shank-Team in die US-Serie einsteigen. Dazu hat Aston Martin angekündigt, 2025 mit dem Valkyrie-Hypercar in Amerika zu starten, und bei McLaren tut sich diesmal offenbar wirklich etwas (siehe Seite 20). Wenn das klappt, treten 2025 bis zu acht Hersteller in der IMSA-Topklasse an.

Die Perspektiven sind also rosig. IMSA-Boss John Doonan vermeldete in Atlanta stolz, dass sich 48 Teams für die nächste Saison eingeschrieben haben – so viele wie noch nie zuvor. Zehn Teams stehen auf der Reserveliste, 57 haben für den Endurance Cup genannt, in dem die fünf langen IMSA-Rennen in einer Sonderwertung zusammengefasst sind.

Der starke Zuspruch hat damit zu tun, dass IMSA kluge Entscheidungen getroffen hat. Bereits 2022 schwenkten die Amerikaner von der GTE- auf die GT3-Klasse um, und das tat man ohne Denkverbote: Hersteller können Werksteams entsenden oder den Einsatz Kundenteams mit gemischten Fahrerpaarungen aus Profis und Amateuren überlassen. Dass die GTD-Pro-Klasse 2024 elf Starter aufweist, sollte den Bossen der Sportwagen-WM zu denken geben – dort hat man aus ideologischen Gründen auf eine Pro-Am-Formel gesetzt.

Auch beim Thema LMP2 hat IMSA klug agiert: Während der ACO die Klasse absägt, gibt IMSA ihr ein neues Zuhause in Amerika – noch mal elf Fixstarter für die Saison 2024. Bei so vielen positiven Kennzahlen ist es dann schon fast egal, wer warum die Titel gewinnt (siehe Seite 16). Aus deutscher Sicht ist dennoch interessant, warum Porsche und BMW leer ausgingen: Bei Porsche war es schlicht Pech, denn das punktbeste Auto wurde durch einen unverschuldeten Unfall aus dem Rennen gerissen. Porsche hat drei Siege eingefahren und war in der zweiten Saisonhälfte voll wettbewerbsfähig.

Das kann man von BMW nicht sagen, trotz des Sieges am grünen Tisch in Watkins Glen und der Tatsache, dass ein BMW sogar noch mathematische Titelchancen hatte. Beim Finale in Atlanta wurde offensichtlich, dass das Auto erstens weiter zu langsam ist, und dass man zweitens bei der Teamqualität nicht auf dem Niveau der Gegner ist. Das hat mit der hohen Fluktuation beim Rahal-Team zu tun, und vielleicht auch damit, dass sich der Testfokus wegen des WM-Einstiegs zu stark nach Europa verschoben hat.

Die „amerikanischen" GTP-Marken Acura und Cadillac profitieren immer noch von ihrem Erfahrungsvorsprung aus der DPI-Zeit – auch deshalb holten sie heuer die Titel und den Rennsieg beim Finale. Doch Porsche ist auf bestem Weg, diesen Vorteil zu reduzieren.

Marcus Schurig
Redakteur

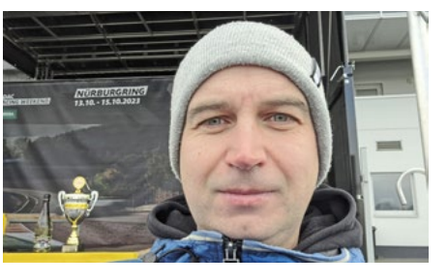
36 Moto3: Diogo Moreira holt im spannenden GP von Indonesien seinen ersten Triumph

RED BULL

MSa-Paddock

IMSA-FINALE: GEORGIA IN MY MIND
Das 10h-Rennen in Atlanta, Georgia, ist seit dem Debüt vor 26 Jahren zu einem Sportwagen-Klassiker gereift: Geile Rennstrecke, tolle Fans, dazu hielt man immer eisern an einem festen Termin im Oktober fest. Die Folge: Georgia in everybody's mind!

SCHNELLE VORLESUNG
Neben Toyota-Teamchef Jari-Matti Latvala im Weltmeisterauto Yaris Rally1 Platz zu nehmen, ist das eine. Bei voller Attacke einen Aufschrieb vorzulesen, das andere. Machen wir's kurz: Der Wille war bei Rallye-Reporter Reiner Kuhn da – ehrlich!



TEMPERATURSTURZ IN DER EIFEL
Michael Bräutigam ist vom Nürburgring so einiges gewohnt. Beim ADAC Racing Weekend trieb es die Eifel aber wieder besonders bunt: Nach 25 Grad am Freitag herrschte am Sonntag bei 5 Grad Mützenwetter.

ZÜRICH TRIFFT SICH IN MANDALIKA
Der bei Zürich lebende MSa-Reporter Imre Paulovits traf den ebenfalls dort wohnenden Noah Dettwiler, der als Ersatzfahrer seinen zweiten Grand Prix bestreiten konnte, auf der anderen Seite des Globus.

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Zutritt erschwert

Andretti hat die Formel-1-Lizenz von der FIA. Doch die Amerikaner sind noch lange nicht am Ziel. Die etablierten Teams wollen Andretti nicht, und das Formel-1-Management spielt auf Zeit.

Von: **Michael Schmidt**

Manchmal muss man zwischen den Zeilen lesen, um die Wahrheit zu erfahren. Die FIA gab Andretti Cadillac aus drei Gründen die Lizenz. Die Amerikaner erfüllten alle Bedingungen des Prüfprozesses. FIA-Präsident Mohammed Bin Sulayem wollte mit der Genehmigung zeigen, dass der Verband mehr als nur ein Dienstleister der Formel 1 ist und notfalls auch auf Konfrontationskurs gehen kann. Und die FIA hatte wegen einer EU-Richtlinie aus dem Jahr 2000 gar keine andere Wahl. „Die FIA ist dazu verpflichtet, Bewerbungen zu genehmigen, die den Anforderungen entsprechen. Andretti Formula Racing LLC war der einzige Kandidat, der die festgelegten Auswahlkriterien in allen wesentlichen Belangen erfüllte“, bekräftigte Bin Sulayem.

Der exzentrische Präsident weiß 80 Prozent der Fans hinter sich, wie Umfragen ergeben haben. Andretti ist ein Name, der in der Motorsportwelt Gewicht hat. Und sein designierter Motorenpartner General Motors ist ein Weltkonzern, dem man nicht die Türe zuwerfen will. Das Formel-1-Management (FOM) zeigte nach der Bekanntgabe des FIA-Gütesiegels für Andretti weit weniger Begeisterung. In einem dürren Statement ließ Liberty wissen: „Wir nehmen die Ergebnisse und Aussagen der FIA in Bezug auf die erste und zweite Phase ihres Bewerbungsprozesses zur Kenntnis und werden nun unsere eigene Bewertung vornehmen, ob der verbleibende Antrag begründet ist.“ Von Andretti kein Wort.

Auch Andretti äußerte sich. Aus dem Poltergeist ist ein Diplomat geworden. „Andretti Cadillac fühlt sich geehrt, dass die FIA unseren Antrag, an der Formel-1-WM teilzunehmen, entsprochen hat. Wir schätzen den rigorosen, transparenten und vollständigen Prüfprozess und sind hocherfreut, dass wir die Gelegenheit erhalten, an einer so geschichtsträchtigen und berühmten Meisterschaft teilzunehmen.“ Die Demut trieft aus allen Zeilen.

> „Die Formel 1 hat mit zehn Teams endlich ein nachhaltiges und finanziell gesundes Konstrukt gefunden. Das dürfen wir nicht verwässern.“
>
> James Vowles

Doch noch ist Andretti nicht dort, wo er hin will. Bis jetzt hat er erst die FIA-Hürde übersprungen, und das war die einfachere Aufgabe, weil er da auf wenig Vorurteile traf. Jetzt muss die FOM ihre Zustimmung geben. Und die spielt auf Zeit. Am liebsten würde man Andretti in die Wüste schicken und General Motors zu einem der bereits existierenden Teams umleiten. Zum Beispiel Haas. Doch so einfach geht das nicht. Das Formel-1-Hauptquartier weiß genau, dass für die Rechteinhaber die gleiche EU-Direktive gilt wie für die FIA.

Bitte keine Mitesser

Andretti hat einen ehrgeizigen Plan. Er will schon 2025 unter dem existierenden Concorde-Abkommen antreten. Da ist der Einstiegspreis, der zu gleichen Teilen an alle etablierten Teams ausgezahlt wird, auf 200 Millionen Dollar festgelegt. Beim nächsten Concorde-Abkommen wird es teurer. Die Teams hätten die „dilution fee“ gerne auf 600 Millionen erhöht. Alle fürchten, dass ein weiterer Mitesser ihre Einnahmen schmälert. Und die aktuellen Teams haben Angst davor, dass ihnen der US-Renn-

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Noch ist ein Andretti-Formel-1-Auto eine Fiktion. Der geplante Start 2025 ist aus technischer Sicht fast unmöglich

SEAN BULL DESIGN

funden. Wir dürfen nicht aufweichen, was wir geschaffen haben."

Die FOM will den Wertzuwachs, den Andretti Cadillac verspricht, jetzt prüfen. Die Rechteinhaber verlangen von dem Bewerber einen genauen Plan der Marketing-Aktivitäten, den Partnerschaften und Sponsoren, den Verträgen mit Ausrüstern. Sie wollen wissen, wie viel Bandenwerbung und Paddock-Club-Tickets gebucht werden sollen. Es wird auch nachgerechnet, was es kostet, auf platzbeschränkten Strecken wie Monte Carlo, Spa, Imola oder Zandvoort zusätzliche Garagen und Stellplätze für Motorhomes zu schaffen.

Der Prüfprozess kann sich bis Februar 2024 hinziehen. Dann ist es für Andretti technisch fast schon unmöglich, 2025 zwei Autos an den Start zu bringen. Als Neuling ist er in den ersten Jahren auf ein Modell Haas-Ferrari angewiesen. Er braucht einen Chassispartner und einen Motorenlieferanten. Sein Mitstreiter Cadillac kann frühestens 2027 einen eigenen Motor auf die Beine stellen. Deshalb hatte Andretti vor Jahren einen Vorvertrag mit Renault als Geburtshelfer unterschrieben. Der aber ist im März 2023 erloschen. Und im Moment zeigen die Franzosen keine große Lust, die Verhandlungen wieder aufzunehmen. Renault alias Alpine will nicht in das Kreuzfeuer eines Machtkampfes zwischen FIA und FOM geraten.

Sportdirektor Bruno Famin wählt seine Worte mit Bedacht: „Wir werden Gespräche erst wieder aufnehmen, wenn der Prüfprozess mit positivem Ergebnis abgeschlossen ist." Bis vor einem Jahr war es Renault noch wichtig, einen Kunden ins Boot zu bekommen, um mehr Daten zu sammeln. „Die Prioritäten haben sich verschoben", baut Famin vor. „Für uns steht an erster Stelle, dass wir den bestmöglichen Motor für 2026 entwickeln."

Das Sportgesetz sieht in Anhang 6 vor, dass jedem Team ein Motorenlieferant garantiert ist. Bei mehreren Herstellern trifft es denjenigen, der die wenigsten Kunden hat. Das wäre im Moment Renault. Ab 2026 stünde auch Honda in der Pflicht. Die FIA steht auf dem Standpunkt, dass Renault im Ernstfall liefern muss, sollte Andretti einen Motor brauchen. Die FOM interpretiert den Regeltext so, dass diese Lieferpflicht nur für existierende Teams, nicht aber für Neulinge gilt. In den Regeln ist nur von einem „new customer team" die Rede. Das kann ein Team sein, das den Motorhersteller wechselt, aber auch ein Neueinsteiger. Das Concorde-Abkommen dagegen differenziert. Sagt die FOM.■

stall Personal abwirbt. Deshalb verstecken sich viele ganz bequem hinter der Formel: Andretti darf mitmachen, wenn er nachweisen kann, dass er dem Sport einen Mehrwert bringt.

Ferrari-Teamchef Frédéric Vasseur geht einen Schritt weiter: „Ein elftes Team muss eine massive Verbesserung bringen. Es reicht nicht, zu sagen, dass man das Feld um ein amerikanisches Team und einen amerikanischen Fahrer bereichert. Das haben wir mit Haas und Sargeant schon." Williams-Kollege James Vowles nimmt kein Blatt mehr vor den Mund: „Williams ist strikt gegen ein elftes Team. Ich habe eine Verantwortung gegenüber meinen 900 Angestellten. Wir schreiben im Moment Verluste, und es werden mehr, weil wir in unsere Infrastruktur investieren, um besser zu werden. Wir tun das, weil wir an die Zukunft des Sports glauben. Die Formel 1 hat mit den zehn Teams endlich ein nachhaltiges und finanziell gesundes Konstrukt ge-

WILHELM

Türe zu: Williams, McLaren, Ferrari und Alpha Tauri geht es ums Geld

INDYCAR

Vom Poltergeist zum Diplomaten: Andretti hält den Ball flach

WILHELM

Schlechte Erfahrung: Caterham verschwand 2014, Marussia 2015

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Nach dem verkorksten Jahr 2022 wollte der Knoten beim Mercedes-Werksteam auch in dieser Saison irgendwie nicht platzen

Auf dem richtigen Weg?

Bei Mercedes ist der große Befreiungsschlag in dieser Saison ausgeblieben. Die Titel musste man wieder chancenlos der Konkurrenz von Red Bull überlassen. Die Piloten klagen, dass die Steigerungsrate nicht hoch genug sei. Doch die Ingenieure äußerten sich zuletzt zuversichtlich, dass der Silberpfeil 2024 wieder in den WM-Kampf eingreifen kann.

Von: **Tobias Grüner**

Die großen Entscheidungen der Saison 2023 sind gefallen. Jetzt geht es um die kleinen Pokale. Die größte Aufmerksamkeit erzielt dabei das Duell der Dinosaurier um den besten Platz hinter Red Bull. Mercedes geht mit 28 Punkten Vorsprung gegen Ferrari in die letzten fünf Rennen der Saison. Doch die Statistik spricht seit der Sommerpause mit 107 zu 79 Punkten eindeutig für Ferrari.

Lewis Hamilton glaubt trotz der kleinen Formdelle weiter an sein Team. „Viel wird davon abhängen, wie wir in die Rennwochenenden hineinfinden. Wenn du gleich mit dem richtigen Setup ankommst, ist alles viel einfacher. Weil du dann gleich Vertrauen in das Auto hast." In Katar klappte das mit dem Vertrauen etwas besser als in den Rennen zuvor. Die beiden Mercedes parkten am Rennsonntag auf den Plätzen 2 und 3 vor der Startampel. Doch dann kollidierten die Teamkollegen schon nach nicht einmal 400 Metern.

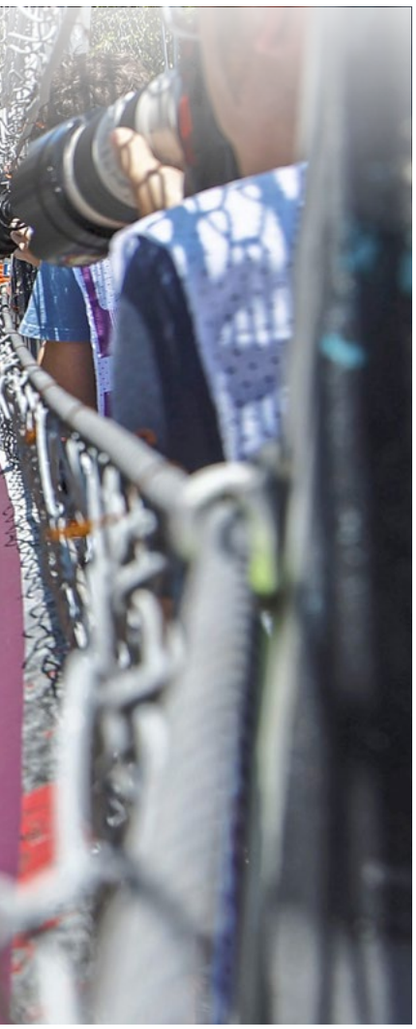
Hamilton strandete mit gebrochener Felge im Kiesbett. George Russell humpelte mit einem Plattfuß vorne links an die Box. Der Brite konnte das Rennen wie durch ein Wunder fortsetzen. Nach einer starken Aufholjagd rollte er am Ende immerhin noch auf Platz 4 ins Ziel – fünf Sekunden vor Charles Leclerc im Ferrari. „Unsere ersten Simulationen haben vorausgesagt, dass George vielleicht noch ein paar Punkte mitnehmen kann. Die Prognosen wurden dann aber im Laufe des Rennens immer besser", freute sich Chefingenieur Andrew Shovlin. „Das lag vor allem daran, dass er früh einige wichtige Überholmanöver setzen konnte. Und dass er bei freier Fahrt eine gute Pace zeigte. Dazu hat das Strategie-Team die richtigen Änderungen beim Timing der Boxenstopps vorgenommen."

Nur noch dritte Kraft

Die Pokale sammelten am Ende aber wieder die anderen. Das Tempo, mit dem Mercedes Fortschritte macht, ist einfach nicht gut genug. In der Fabrik in Brackley ist die Stimmung angespannt. Nach zwei Jahren ohne Meister-Bonus beginnt es in der Belegschaft zu rumoren. Auch die Fahrer äußerten zuletzt immer wieder öffentlich ihre Unzufriedenheit. Hamilton geht die Entwicklung nicht schnell genug: „Im letzten Jahr hatten wir größere Ausschläge nach oben und unten. Das hat sich etwas abgeschwächt. Ziel muss aber sein, diese Fluktuationen endlich ganz abzustellen. Daran arbeiten wir gerade. Erst dann kannst du dem Auto voll vertrauen."

Ingenieure und Fahrer wissen immer noch nicht, was sie von den bevorstehenden Wochenenden erwarten sollen. Technikdirektor James Allison bezeichnete den W14 als „launisches Biest". Nach Katar reiste das Werksteam mit gedämpftem Optimismus. Dann lief es aber besser als gedacht. Der neue glatte Asphalt und die Hitze kamen dem schwarzen Silberpfeil entgegen. Dass dem Werksteam außer Red Bull seit Kurzem auch noch McLaren vor der Nase herumfährt, kann den Verantwortlichen aber nicht gefallen. Allison zollte der Konkurrenz aus Woking Respekt: „Sie haben sich vom schlechtesten zum zweitschnellsten Auto gemausert. Das

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.



MOTORSPORT IMAGES

In der Saison 2022 sammelte Mercedes 373 Punkte in den ersten 17 Rennen. Dieses Jahr sind es nur 326 – obwohl noch zwei Sprints mehr auf dem Programm standen.

zeigt uns, was machbar ist.“ Bei Mercedes hatte man zuletzt viel Zeit in die Analyse der Konkurrenz gesteckt. Dabei konnten die Ingenieure einiges lernen: „McLaren hat sich in Richtung Red Bull entwickelt. Gar nicht mal von der äußeren Form her, sondern bei der Art, wie die Autos auf der Strecke performen. Im Kurvenbereich von 225 bis 250 km/h sind sie besonders beeindruckend. Das zeigt uns, welche Ziele sie verfolgen, um auf allen Strecken schnell zu sein. Wir können daran sehen, dass der Weg, den wir eingeschlagen haben, nicht komplett falsch ist.“ Der oberste Ingenieur gibt zu, dass die McLaren-Fortschritte größer als die eigenen ausgefallen sind. Man wisse jetzt aber, in welche Richtung es künftig gehen müsse. „All die Dinge, die uns bisher zurückgehalten haben, sind nun verstanden. Und wir können sie auch beheben.“

Um schnell auf das Level der Gegner zu kommen, hilft sicher auch das Know-how einiger personeller Zugänge, die man der Konkurrenz seit Beginn der Groundeffect-Ära abwerben konnte und die mittlerweile die Arbeit aufgenommen haben. Wie man hört, soll Mercedes jetzt auch einige der Red-Bull-Geheimnisse kennen.

Was die Arbeitsweise in der Entwicklungsabteilung angeht, hat sich ebenfalls etwas getan. Die Techniker können nun auf ein noch direkteres Feedback der Fahrer zurückgreifen. „Sie nehmen sich in der Fabrik mehr Zeit für uns“, bedankt sich Allison. „Das hat sich als nützlich herausgestellt. Es hilft uns, wenn sie die Probleme, mit denen sie im Cockpit kämpfen, nach Priorität ordnen. Und wenn sie prüfen, ob ihnen die Dinge, an denen wir arbeiten, auch weiterhelfen.“ Hamilton erzählte in Katar, dass die Aerodynamik zwar weiter eine Baustelle sei, die Entwicklungsprozesse nun aber strukturierter und auf einer breiteren Basis über alle Abteilungen abliefen.

Neuer Unterboden

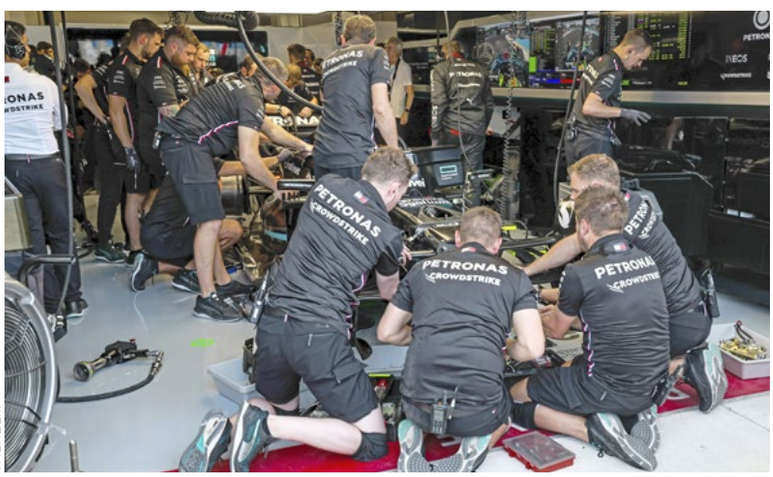
Der nächste Schuss muss sitzen. Der 2024er-Silberpfeil soll eine komplette Neuentwicklung werden, in den die ganze Erfahrung der ersten beiden Groundeffect-Jahre fließt. Die Techniker bauen ein neues Monocoque, das vor allem den Aerodynamikern mehr Freiheiten geben soll. Auch die Sitzposition der Fahrer im Cockpit, die laut Hamilton zu weit in Richtung Vorderachse liegt, soll korrigiert werden. Damit können die Piloten das Auto besser spüren und mehr Vertrauen finden.

Allison ist zuversichtlich, dass Red Bull nächstes Jahr nicht noch einmal so einen Durchmarsch hinlegen kann: „Zum Start dieser Autogeneration im Jahr 2022 lag das ganze Feld doppelt so weit auseinander wie heute. In letzter Zeit wurde es immer enger. Selbst die erste Quali-Runde zu überstehen wurde für alle zu einer Herausforderung. Dieser Trend wird sich auch nächstes Jahr fortsetzen. Die Technikregeln verändern sich nicht. Deshalb erwarte ich, dass es am vorderen Ende des Feldes zwischen mehreren Teams ordentlich zur Sache gehen wird. Hoffentlich sind wir eines davon.“

Beim nächsten Rennen in Austin wird Mercedes mit einem neuen Unterboden auftauchen. Der soll den Ingenieuren schon erste Antworten mit Blick auf 2024 geben. Wer jetzt ein gutes Auto konstruiert, kann laut Allison möglicherweise zwei Jahre davon profitieren. In der Saison 2026 wartet nämlich schon die nächste große Reglement-Änderung. „Dann werden die Karten wieder neu gemischt. Alles, was vorher war, zählt dann nicht mehr. Um in Zeiten des Budgetdeckels die nötige Feuerkraft für die Entwicklung zu haben, wird das 2025er-Modell wohl keine komplett neue Konstruktion. Viele Teile müssen wahrscheinlich von 2024 übernommen werden. Die beiden Autos dürften also eng verwandt sein. Die Arbeit jetzt ist also doppelt wichtig, um für die nächsten beiden Saisons gut aufgestellt zu sein.“ ■

XPB

Hamilton und Russell hatten diese Saison nur selten Grund zum Jubeln



WILHELM

Der W14 kommt zu selten mit einem passenden Setup an die Rennstrecke

WILHELM

Technikchef James Allison glaubt, die Probleme 2024 beheben zu können

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Formel 1 mit Charakter: Peter Sauber wird 80

Am vergangenen Freitag feierte Peter Sauber seinen 80. Geburtstag. MSa gratuliert. Und wir erinnern noch einmal daran, wie der Schweizer die Formel 1 bereichert hat.

Von: **Elmar Brümmer**

An das erste Gespräch mit Peter Sauber erinnert sich der Kolumnist noch gut, denn es war sein allererstes Interview im Motorsport. Der Mercedes, den Sauber in der Sportwagen-WM zum Einsatz bringen sollte, war über Nacht silbern geworden. Ein deutsches Symbol, eingesetzt von einem Schweizer. Prima Geschichte, viele Fragen. Und meistens dieselbe Antwort: ein Stirnrunzeln. Solche Gespräche sind meist schnell zu Ende, doch das Schicksal meinte es gut mit dem jungen Reporter. Interviewt werden wollte Peter Sauber nur im Gehen, und so spazierten wir den Parkplatz hinter dem Fahrerlager in Suzuka entlang. Bis ein monsunartiger Regen losbrach, Teamchef und Journalist in einem Mietwagen gefangen waren. Eine gute Stunde, in der man sich gedanklich näherkam. Vieles, was sie in der Stuttgarter Konzernzentrale so wohl formuliert hatten, klang nun etwas anders. Echter, vor allem leidenschaftlicher. Sauber, der anfänglich so unnahbar erscheinende Rennstallboss, entpuppte sich als Motorsportler mit Herz und Hirn. Diese erste Begegnung hat mit dazu beigetragen, dass der Schreiber der Sportart treu blieb.

Und immer wieder auf Peter Sauber traf. Bei den ersten schnellen Runden Michael Schumachers, beim schweren Unfall von Karl Wendlinger in Monaco, beim einzigen Sieg des Rennstalls in Montreal, beim Debüt Sebastian Vettels in Indianapolis, bei der Inthronisation von Monisha Kaltenborn als Teamchefin in Südkorea, beim finanziellen Überlebenskampf zum Saisonstart in Melbourne, immer wieder in Hinwil und Zürich zu Interviews auf heimischem Terrain. Die Gespräche waren gut, manche sogar sehr gut, es brauchte längst keinen Regen mehr. Am Ende kam dann wieder dieses Stirnrunzeln, verstärkt durch ein vermeintlich überraschtes Heben der Augenbrauen: „Aber das schreiben Sie jetzt doch nicht etwa?“ Mit einem leichten Grinsen verneinte

> „Als Schweizer Rennstall in der Formel 1 zu überleben – das war eine ‚Mission Impossible‘. Heute ist Sauber das viertälteste Team in der Formel 1.“
>
> Peter Sauber

der Reporter. Und schrieb, was er für richtig und wichtig hielt. Richtig Ärger hatten wir nie.

Der Mann, der nie in die Formel 1 wollte, hat sie maßgeblich geprägt. Kein Schumi, kein Seb, kein Frentzen, kein Räikkönen, kein Massa, kein Pérez, kein Leclerc ohne ihn. Dreimal sahen wir ihn das Trikot wechseln, vom Mercedes-Silber übers BMW-Blau zum Audi-Anthrazit. Geblieben ist er immer er selbst. Den Titel „Schweizer des Jahres“ haben sie ihm gegeben. In einer Zeit, in der sich mancher Rennstallboss als Hasardeur entpuppte, war Peter Sauber vor allem eins: ein Mann mit Prinzipien. Ein Charakterdarsteller, der sich mit Red Bull entzweite, weil er sich von Kapitalseite nicht ins Renngeschäft reinreden lassen wollte. Ein mutiger Taktiker, der sich von Ferrari Motoren lieh, sie Petronas nannte und so einen grandiosen Sponsorendeal an Land ziehen konnte und Malaysia auf die F1-Landkarte brachte. Natürlich war er nicht ohne Fehler, aber eben meist ohne Tadel.

Getrieben ein wenig auch von der Eigenwilligkeit, manchmal wohl auch Eigensinn. Aber so muss man sein, wenn man aus dem Zürcher Oberland heraus die britischen Rennställe ärgern will, die glaubten, dass dieser Sport ihnen gehöre. Mit Frank Williams verband ihn eine echte Beziehung, mit Bernie Ecclestone eine eher distanzierte Hassliebe. Leicht war es nie, aber der Charme des Underdogs und der Kampf um die Garagistenehre brachten Respekt mit sich. Wie bei Asterix: Alle wollen Gallier sein, nicht Römer. Fast folgerichtig, dass er mit dem Franzosen Jean Todt Bündnisse schmiedete.

Der Mann, der jetzt 80 geworden ist, kann auf seinen eigenen Antrieb vertrauen, seinen Initialen P. S. entsprechend. Die Formel-1-Anfänge beschreibt er heute so: „Ein vernünftiger Schritt in die Unvernunft.“ Immer mal wieder ist er Ehrengast im Fahrerlager. Wie ein Sponsor das Team gerade nennt, spielt keine Rolle, für alle bleibt es immer Sauber. Das C in der Fahrzeugbezeichnung ist das Initial seiner Gattin Christiane. Heute genießt er die Distanz zum Marketingrummel. Seine Prinzipien aber sind immer noch Motorsportliebe pur: „Was mich immer vorangetrieben hat, war der Wille, vor einer schier unlösbaren Aufgabe nicht zu kapitulieren.“

Ein echter Prinzipal. Die Zeit rast. Deshalb ein schnelles „Happy Birthday“ hinterher. ■

RETURN TO SENDER

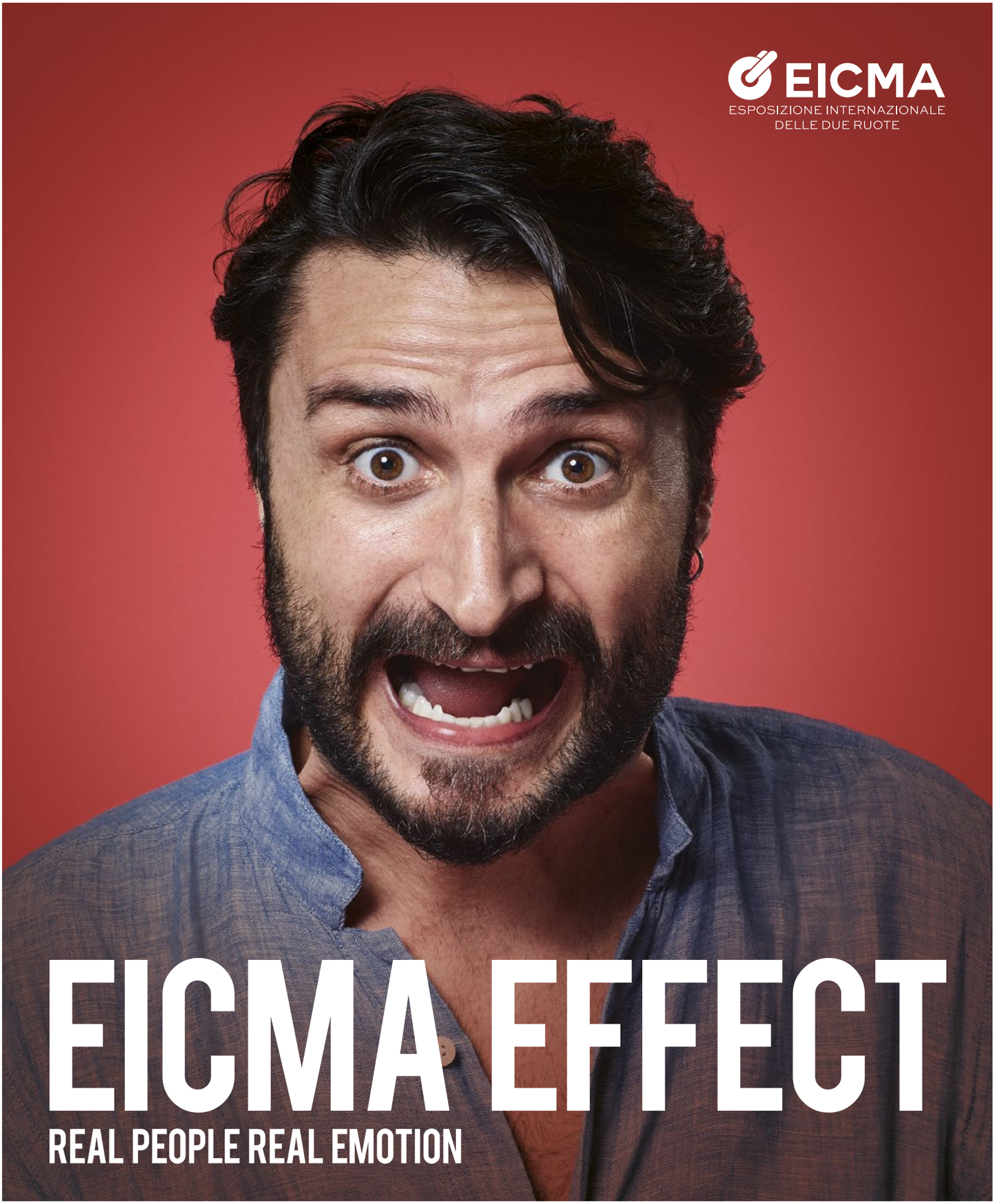
Peter Sauber wird 80 Jahre alt

Führt Audi sein Erbe erfolgreich weiter? Der Autor freut sich über Ihre Meinung. Schreiben Sie uns eine E-Mail an: msa-lesertribuene@motorpresse.de

XPB

Nach dem Ende des Alfa-Romeo-Deals wird 2024 wieder der Name „Sauber“ in der offiziellen F1-Nennliste stehen

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.



7.-12. NOVEMBER 2023. MAILAND RHO-FIERA.

In Zusammenarbeit mit

madeinitaly.gov.it | Ministero degli Affari Esteri e della Cooperazione Internazionale | ITA TALIAN TRADE AGENCY | CONFINDUSTRIA ANCMA | FIERA MILANO | MOTOLIVE | DEEJAY | TISSOT SWISS WATCHES SINCE 1853 | EICMA.IT

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Tim Tramnitz vorn: In Barcelona feierte der Hamburger einen Doppelsieg in der europäischen Formula Regional

FRECA

Wo fahren sie denn?

Formel 1 und Deutschland sind aktuell eine eher schwierige Kombination: keine Rennen im Free-TV, kein deutscher GP und mit Nico Hülkenberg nur ein bereits 36-jähriger deutscher Fahrer. Und wie steht es fahrerisch um die deutsche Zukunft? Wir blicken in die Nachwuchsklassen und sagen, wer F1-Chancen hat.

Von: **Michael Bräutigam**

Die schlechte Nachricht vorweg: Aktuell drängt sich in den unteren Formelserien niemand mit deutscher Rennlizenz auf, die Top-Liga des Motorsports wie die Supertalente Max Verstappen oder Oscar Piastri im Sturm zu erobern. Die gute Nachricht hinterher: Es gibt durchaus Kandidaten, die trotzdem das Zeug haben, zum Stammfahrer in der Formel 1 aufzusteigen. Schließlich müssen dort ja nicht nur zwei, sondern bald sogar vielleicht 22 Cockpits besetzt werden. Die vielversprechendste Personalie findet sich in der mit Formel-3-Autos ausgetragenen europäischen Formula Regional.

Tramnitz bei Red Bull

Hier liegt Tim Tramnitz vor dem Finale nach zwei Siegen und sechs weiteren Podestplätzen in den ersten 18 Rennen auf dem dritten Tabellenrang. Der 18-Jährige hat sich dabei in seiner noch jungen Karriere stets dadurch ausgezeichnet, in jeder Serie fast aus dem Stand ganz vorne mitkämpfen zu können. Was bislang fehlte, war der letzte kleine Schritt, um ihn nachhaltig auf den Zettel der F1-Teamchefs zu bringen. In diesem Jahr hat er außerdem mit dem schon feststehenden Meister Andrea Kimi Antonelli unter anderem eines dieser Supertalente als Gegner.

„Ich habe angefangen, Formel 1 zu gucken, als Sebastian Vettel seine Titel gewonnen hat“, erklärt der Hamburger. „Mein Ziel ist klar, auch in die Formel 1 zu kommen“, sagt der vom Motorsport Team Germany geförderte Pilot. Seit letzter Woche ist er zudem Teil des Red-Bull-Nachwuchskaders und damit seinem Ziel ein großes Stück näher.

> „Auf so eine Chance habe ich immer hingearbeitet. Für mich eröffnen sich durch die Aufnahme in das Red Bull Junior Team ganz neue Möglichkeiten.“
>
> Tim Tramnitz, Formula Regional

„Für mich ist damit ein großer Traum in Erfüllung gegangen. Auf so eine Chance habe ich immer hingearbeitet. Für mich eröffnen sich durch die Aufnahme in das Red Bull Junior Team ganz neue Möglichkeiten. Vor Kurzem wussten wir gar nicht, ob wir den nächsten Schritt in Richtung FIA Formel 3 überhaupt gehen können“, freute sich Tramnitz.

Diesen Schritt ist Oliver Goethe in diesem Jahr bereits gegangen. Nachdem er 2022 den Titel in der Euroformula Open holte und erste F3-Starts absolvierte, hat er sich 2023 auch in der internationalen Formel 3 profiliert. Beim Speed fuhr er oft auf dem Niveau von Trident-Teamkollege und Meister Gabriel Bortoleto. Highlight war sein Sieg beim Hauptrennen in Silverstone. Der Haken: Bislang hat der unter deutscher Flagge startende Deutsch-Däne mit Wohnsitz in Monaco kaum ein Wort Deutsch gesprochen. Mittlerweile nimmt er Sprachkurse und spricht auch mit seinem deutschen Vater Roald Goethe zunehmend in dessen Muttersprache. Spätestens wenn der Sprung in die Königsklasse gelingen sollte, werden TV-Interviews auf Deutsch wohl kein Problem mehr sein.

Noch ganz am Anfang ihrer Formel-Karriere stehen Max Reis,

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Tom Kalender und Finn Wiebelhaus. Sie sind Teil des in diesem Jahr neu gegründeten ADAC Formel Junior Teams. Nach dem Ende der deutschen Formel 4 hat der ADAC also keineswegs die Förderung möglicher F1-Talente eingestellt, sondern einfach nur neu aufgestellt. Die drei Piloten fuhren 2023 durchaus vielversprechend in der starken französischen Formel-4-Meisterschaft.

In Lédenon holte sich Reis (16) sogar einen dritten Platz. „Ich freue mich riesig über meine erste Podestplatzierung“, sagte der Youngster, der auf Gesamtrang 14 auch Bester der drei Junioren war. Trotzdem hält er nüchtern fest: „Diese Saison verlief überhaupt nicht nach meinen Wünschen. Immerhin konnte ich zeigen, dass ich auch um die Spitzenplätze kämpfen kann.“

Auch Tom Kalender (15) hat sich in seinem ersten Formel-Jahr bereits Respekt verschafft. Mit fünf Punkteplatzierungen hat er zumindest sein Talent gezeigt. Wiebelhaus (17) konnte ebenfalls schon Punkte sammeln, obwohl er wegen einer Sportverletzung einige Rennen verpasste.

Übrigens: Im nächsten Jahr werden sogar insgesamt vier Förderkandidaten aus den Geburtsjahren 2007 bis 2009 unterstützt. Mittelfristig plant der ADAC gemeinsam mit der FFSA, die aktuelle französische Meisterschaft zu einer kontinentalen Serie auszubauen – in etwa nach dem Vorbild der Formel 3 Euroserie. Dann wäre auch wieder ein kostengünstiger, internationaler Formelsport-Einstieg möglich.

> „Diese Saison verlief überhaupt nicht nach meinen Wünschen. Immerhin konnte ich zeigen, dass ich auch um die Spitzenplätze kämpfen kann.“
>
> Max Reis, französische Formel 4

Abgesehen von den fünf vorgenannten Kandidaten sieht es eher schwierig aus. Die letzten beiden Deutschen in der Formel 2, Lirim Zendeli und David Beckmann, sind längst anderweitig aktiv. Der seit heute 24-jährige Zendeli hat seine erste Saison in den USA beendet und wurde mit einem Sieg Gesamtsechster der USF 2000 Pro Championship. Beckmann (23) hat derweil erste Prototypen-Erfahrungen in der WEC gesammelt und ist Formel-E-Testfahrer bei Porsche. Möglicherweise schafft er über diesen Umweg noch den Sprung in die Formel 1, wenngleich die Chancen nicht rosig aussehen. Abgesehen vom unbestrittenen Talent zählt eben auch immer ein direkter Draht zu einem der F1-Teams. Und den hat er aktuell nicht.

Flörsch: Kaum Chancen

In der Formula Regional fahren mit Joshua Dufek und Joshua Dürksen zwei weitere Fahrer mit unter anderem deutschen Wurzeln. Bei beiden ist trotz teilweise starker Resultate aber generell eher Stagnation festzustellen. Dufek zeigt nach einem Umstieg in die Euroformula Open jedoch, dass er zumindest dort das Zeug zu einem Top-Fahrer hat.

Formel-Neuling Tim Bergmeister, Sohn von Ex-Rennfahrer Tim Bergmeister, konnte in seiner Premierensaison in der Euroformula Open ebenfalls noch nicht auf ganzer Linie überzeugen. In der Rookie-Wertung lag er gegen seine einzige Rivalin Juju Noda zwar knapp vorn, trotzdem scheint ungewiss, wie es um den 18-jährigen Rheinländer in Zukunft bestellt ist.

Aus der Damenriege sind der Vollständigkeit halber noch Sophia Flörsch und Carrie Schreiner zu erwähnen. Doch Flörsch erlebt eine schwierige F3-Comeback-Saison, weshalb es trotz Alpine-Förderung unmöglich werden dürfte, weiter aufzusteigen. Schreiner konnte in der F1 Academy immerhin einen Laufsieg feiern, fährt im rein weiblich besetzten Feld aber sonst eher im Mittelfeld umher. Bedenkt man, dass selbst W-Series-Überfliegerin Jamie Chadwick sich in anderen Serien sehr schwertut, dürfte auch Schreiner keine realistischen Aufstiegschancen haben.

Beim Blick in den Kartsport steht bei den Fahrern mit F1-Ambitionen vor allem der 14-jährige Elia Luis Weiss im Fokus. Der Sohn von Claudia Hürtgen zählt national schon zu den Top-Piloten. International absolviert er gerade sein erstes Jahr.

Allen Unkenrufen zum Trotz sieht es für die deutsche F1-Zukunft auf Fahrerseite also doch nicht zu düster aus. Ein bisschen Zeit braucht es aber noch. ■

XPB

Oliver Goethe (M.): Starke F3-Leistungen samt Laufsieg in Silverstone

ADAC/MAX BERMEL

ADAC-Formel-Nachwuchs: Tom Kalender, Max Reis, Finn Wiebelhaus (v. l.)

FRECA

Tim Tramnitz: Neu im Red-Bull-Nachwuchskader und 2024 in der Formel 3

MOTORSPORT IMAGES

David Beckmann: Über WEC und Formel E doch noch in die Formel 1?

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

IndyCar

Hybrid-Test in Indy

Vergangene Woche absolvierten die neuen Hybrid-Motoren der IndyCar ihre ersten Runden auf dem legendären Oval. Die Testtage sahen außerdem die ersten Übungsfahrten von Rookies – darunter der NASCAR-Star Kyle Larson.

Von: **Philipp Körner**

Die Hybrid-Vorbereitungen der IndyCar schreiten voran. Nach mehreren Probefahrten auf Rundkursen (Sebring, Road America sowie Barber Motorsports Park) und auf dem 1,25-Meilen-Oval von Madison seit August stand letzte Woche das Heiligtum der Serie auf dem Plan. Die sechs designierten Fahrer spulten an zwei Tagen kombiniert 1325 Runden (3312,5 Meilen) ab. Penske-Pilot Will Power berichtet über das Superkondensator-Paket: „Anstatt des Begrenzers und Liftings zieht man nun an einer Wippe, um so Energie zu gewinnen." Vereinfacht lassen die Fahrer damit die Bremse schleifen, um Boost zu sammeln.

Ohne Hybrid rückten gleich mehrere Indy-500-Rookies aus. Tom Blomqvist (Meyer Shank Racing) und das Ganassi-Duo Marcus Armstrong und Linus Lundqvist haben das obligatorische Rookie Orientation Program (ROP) im Vorfeld der 2024er-Ausgabe überstanden. Dasselbe gilt für Kyle Larson. Zusätzlich zum Coca-Cola 600 will er mit McLaren in Indy für Furore sorgen. ■

INDYCAR

NASCAR-Champion Kyle Larson hat den „Indy-500-Führerschein" gemacht

Formel 1

FIA zeigt Stärke

Der Machtkampf zwischen FIA und der Formel 1 geht in die nächste Runde. Nach der Lizenzvergabe für Andretti zeigt der Verband der Formel 1 auch auf anderen Ebenen seinen Machtanspruch.

Von: **Michael Schmidt**

Der Machtkampf zwischen FIA und dem F1-Management spitzt sich weiter zu. Mit der Vergabe der Formel-1-Lizenz an Andretti hat FIA-Präsident Mohammed bin Sulayem den Rechteinhabern quasi den Krieg erklärt. Und er schickte verbal weitere Provokationen hinterher: „Die Regeln erlauben zwölf Teams. Mein Traum ist es, die offenen Plätze mit einem Team aus den USA und einem aus China zu füllen. Wir sollten um Weltkonzerne wie General Motors betteln. Du kannst Andretti und GM nicht dazu zwingen, ein bestehendes Team zu kaufen. Wir brauchen mehr Teams und weniger Rennen."

Inzwischen legt sich der Präsident auch auf anderen Ebenen mit Liberty an. So mahnte er an, den Kalender besser zu planen. Hitzerennen, bei denen die Fahrer wie in Katar an ihre Grenzen kommen, dürfe es nicht mehr geben. Auch über die Handhabung der Streckenlimits zeigt sich Bin Sulayem unzufrieden. Er forderte, bei bestimmten Rennstrecken die Randsteine und Auslaufzonen so zu gestalten, dass die Streckenbegrenzungen klar definiert sind und eine Flut von Strafen ausgeschlossen ist. Auch die Fahrer nimmt er sich zur Brust. Lewis Hamilton und Lance Stroll bekamen für Fehlverhalten die Gelbe Karte gezeigt. Grundsätzlich warnt er das F1-Management: „Die FIA ist kein Dienstleister der Rechteinhaber. Uns gehört die Meisterschaft. Wir haben sie nur an sie vermietet." ■

XPB

Auf Konfrontationskurs: FIA-Präsident Bin Sulayem, F1-Chef Domenicali

NACHRICHTEN

KEIN PÉREZ-RÜCKTRITT

Meldungen aus Mexiko wonach Sergio Pérez bei seinem Heimrennen seinen Rücktritt erklärt, werden von Red Bull als unwahr bezeichnet. Bei einem Sponsor-Event hatte ein Telmex-Vertreter erzählt, dass Pérez schon in Suzuka von seiner Kündigung erfahren habe und dieser damit vorgreifen wolle. Sportchef Helmut Marko: „Es gab keine Kündigung. Und von einem Rücktritt weiß ich nichts."

STRAFE FÜR HAMILTON

Lewis Hamilton könnte noch eine Strafe für das Überqueren der Strecke beim GP Katar nach seiner Kollision mit George Russell drohen. Die FIA droht harte Sanktionen an für den Fall, dass sich so etwas wiederholt. „Lewis hat seine Vorbildfunktion verletzt. Sein Verhalten könnte junge Fahrer dazu animieren, das Gleiche zu tun", sagte ein FIA-Sprecher.

ÄRGER FÜR STROLL

Lance Stroll muss sich vor dem FIA-Compliance-Beauftragten verantworten. Dem Kanadier wird ungebührliches Benehmen während der Qualifikation zum GP Katar vorgeworfen. Dort hatte Stroll aus Wut über das Ausscheiden im Q1 das Lenkrad aus dem Auto geworfen und seinen Trainer weggestoßen. Der Aston-Martin-Fahrer musste sich öffentlich entschuldigen.

STRAFE FÜR ECCLESTONE

Bernie Ecclestone wurde wegen Steuerhinterziehung zu 17 Monaten Haft auf Bewährung und einer Strafe von 650 Millionen Pfund verurteilt. Weil der frühere Formel-1-Boss geständig war, 400 Millionen Pfund in Singapur vor dem Fiskus versteckt zu haben entging er dem Gefängnis.

SPA BIS 2025

Spa-Fans dürfen aufatmen. Der GP Belgien hat seinen Vertrag mit der Formel 1 bis 2025 verlängert. In diesem Jahr pilgerten 380 000 Zuschauer in die Ardennen.

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

50TH
OLDTIMER
GRAND PRIX
RUNDER GEBURTSTAG.
ABGEFAHRENE PARTY.
Vielen Dank an alle die
mit uns gefeiert haben.
Wir freuen uns schon
auf 2024.
SAVE THE DATE 51. Oldtimer-Grand-Prix:
09. – 11. AUGUST 2024* NÜRBURGRING

OLDTIMER GRAND PRIX

WWW.OLDTIMERGRANDPRIX.COM

@OldtimerGrandPrix

In Zusammenarbeit mit

TÜVRheinland® Genau. Richtig.

RAVENOL

OFFICIAL TIMING PARTNER JUNGHANS OLDTIMER GRAND PRIX

Histo mobil

HMSC

BRATKE.de www.SPORTMARKETING.info

mbc Sport

nürburgring

DMSB

Offizieller Medienpartner

Motor Klassik

Medienpartner

nürburgring.tv MEDIENPRODUKTION

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

SRO

Drudi (l.) und Feller (r.) schenkten Audi-Kundensportchef Reinke (M.) noch einen Titel

Meisterlicher Abschied

Zwei Siege an einem Wochenende: Das gab es in dieser Saison noch nie. Ricardo Feller und Mattia Drudi zelebrierten in Zandvoort standesgemäß den Gewinn der Meisterschaft und den Abschied von Audi aus dem bisherigen Kundensport-Programm.

Von: **Bianca Leppert**

Sie reisten mit 7,5 Punkten Rückstand auf die Tabellenführer Raffaele Marciello und Timur Boguslavskiy an. Und reisten als Meister in der Fahrerwertung und Teamwertung wieder ab. Für Ricardo Feller und Mattia Drudi von Tresor Orange 1 hätte es nicht besser laufen können – auch wenn das Pech der Konkurrenz einen entscheidenden Faktor spielte.

Würdiger Audi-Abschied

Es war ein Titelgewinn, der Arkin Aka als Teamchef bewegte und der beim letzten offiziellen Auftritt von Audi in der GT World Challenge Europe viele noch einmal wundern ließ, warum man eigentlich den Stecker zieht, wo es doch so gut läuft. Antworten darauf gab es in Zandvoort beim Finale des Sprint Cups und zugleich Finale der gesamten GT World Challenge Europe nicht. Trotzdem stellte man sich diese Frage angesichts der spektakulären Darbietung des Duos in beiden Rennen ständig.

Die Vorentscheidung fiel bereits im ersten Rennen am Samstag. Der Schlüsselmoment: Die Konkurrenz im Akkodis ASP Mercedes (#88) stellte sich selbst ein Bein. Ausgerechnet Marciello, der sonst immer gegen alles erhaben scheint, hatte einen schlechten Tag. Zwar schaffte er es, mit einem guten Start eine Attacke auf den Führenden Feller vorzubereiten, doch just beim Angriff rutschte er auf der teils noch nassen Bahn ohne Fremdeinwirkung von der Strecke und fiel bis auf Platz 13 zurück. Damit war er nicht allein. Weil es gleich mehrere erwischte, folgte eine Safety-Car-Phase.

Aber auch Drudi/Feller blieben nicht fehlerfrei. Als Erster aus der Spitzengruppe steuerte Feller die Box an. Nachdem alle beim Service waren, fand sich Teamkollege Drudi nur noch auf Platz 2 hinter Thierry Vermeulen im Emil-Frey-Ferrari (#69) wieder. „Ich glaube, wir sind ein bisschen zu früh reingekommen“, sagte Feller. „Außerdem habe ich die Gripverhältnisse in der Box falsch eingeschätzt und deshalb Zeit verloren.“ Marciellos Partner Boguslavskiy wurde zu diesem Zeitpunkt auf dem vierten Platz gelistet.

Doch kurz nach einer weiteren FCY- und Safety-Car-Phase entbrannte rund um Boguslav-

GT WORLD CHALLENGE (GTWC): SPRINT CUP

1. RENNEN IN ZANDVOORT (NL)

Länge der Strecke: 4,259 km; **Renndistanz:** 32 Runden = 136,28 km

	Klasse	Nr.	Fahrer	Team/Fahrzeug	Distanz/Rückst.
1.	Pro	#40	Drudi/Feller	Tresor Orange 1-Audi R8 GT3	1:01.24,480 h
2.	Pro	#69	Costa/Vermeulen	Emil Frey-Ferrari 296 GT3	+1,020 s
3.	Pro	#46	Rossi/Martin	WRT-BMW M4 GT3	+2,451 s
4.	Pro	#88	Boguslavskiy/Marciello	Akkodis ASP-AMG GT3	+3,627 s
5.	Pro	#32	Weerts/Vanthoor	WRT-BMW M4 GT3	+10,308 s
6.	Silver	#77	Love/Bird	HRT-AMG GT3	+11,298 s
7.	Pro	#31	Neubauer/Simmenauer	WRT-BMW M4 GT3	+12,434 s
8.	Pro	#60	Caldarelli/Mapelli	VSR-Lamborghini Huracán GT3	+13,301 s
9.	Pro	#12	Vervisch/Baert	Come to you-Audi R8 GT3	+14,920 s
10.	Pro	#14	Lappalainen/Altoe	Emil Frey-Ferrari 296 GT3	+14,942 s

GT WORLD CHALLENGE (GTWC): SPRINT CUP

2. RENNEN IN ZANDVOORT (NL)

Länge der Strecke: 4,259 km; **Renndistanz:** 29 Runden = 123,51 km

	Klasse	Nr.	Fahrer	Team/Fahrzeug	Distanz/Rückst.
1.	Pro	#40	Drudi/Feller	Tresor Orange 1-Audi R8 GT3	1:01.03,569 h
2.	Pro	#32	Weerts/Vanthoor	WRT-BMW M4 GT3	+3,563 s
3.	Gold	#30	Krütten/Williams	WRT-BMW M4 GT3	+10,424 s
4.	Pro	#60	Caldarelli/Mapelli	VSR-Lamborghini Huracán GT3	+13,696 s
5.	Pro	#14	Lappalainen/Altoe	Emil Frey-Ferrari 296 GT3	+16,693 s
6.	Silver	#69	Love/Bird	HRT-AMG GT3	+17,897 s
7.	Pro	#46	Rossi/Martin	WRT-BMW M4 GT3	+18,236 s
8.	Pro	#69	Costa/Vermeulen	Emil Frey-Ferrari 296 GT3	+20,611 s
9.	Pro	#159	Kjaergaard/Goethe	Garage 59-McLaren 720S GT3	+24,242 s
10.	Pro	#44	Heinrich/Güven	CLRT-Porsche 911 GT3 R	+25,142 s

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

skiy das Chaos. Zunächst musste sich der Russe Maxime Martin im WRT-BMW beugen (#46), danach auch noch Ayhancan Güven (#44 CLRT-Porsche). Der wiederum legte sich mit Erwan Bastard (#25 Saintéloc Junior Team Audi) an. Die beiden Youngster berührten sich in der Anfahrt zu Scheivlak und rutschten von der Strecke. Boguslavskiy beobachtete das Tohuwabohu aus der ersten Reihe und eroberte so den vierten Platz hinter Martin zurück.

Bleibt also nur noch aufzulösen, wie Drudi das Rennen gewinnen konnte. Ganz einfach: In Runde 28, fünf Minuten vor Schluss, ergriff er nach einem kleinen Patzer von Vermeulen seine Chance und steuerte den R8 LMS schließlich auf der ersten Position ins Ziel. „Es war nicht gerade der einfachste Stint meines Lebens“, sagte Drudi. Und Vermeulen schloss Frieden mit Rang 2. „Das ist okay, auch wenn wir gewinnen wollten. Ich habe in Kurve 10 einen kleinen Fehler gemacht.“

Mercedes wird umgedreht

Mit der Tabellenführung in der Tasche sollte sich der Sonntag fast wie ein Abziehbild des Samstags zeigen. Spoiler: Wieder siegten Drudi/Feller. Wieder klebte Marciello/Boguslavskiy das Pech an den Hacken. Das kam in Gestalt von Lorenzo Patrese daher, der den Russen in der ersten Runde am Heck traf, als er sich gerade mit Drudi beharkte.

Pikantes Detail: Patrese fährt ebenfalls für Tresor Orange 1, und so kochten die Diskussionen auf Social Media im Anschluss natürlich hoch. Marciello nahm ihn allerdings in Schutz und verkündete auf Instagram: „Sicher hat Lorenzo einen großen Fehler gemacht. Ob absichtlich oder nicht – das habe ich nicht zu beurteilen und es interessiert mich jetzt auch nicht mehr. Ich bitte nur alle darum, nicht aggressiv oder gemein zu ihm zu sein. Er ist ein Mensch und hat Gefühle, also denkt zweimal darüber nach, bevor ihr etwas auf Social Media sagt.“

SRO

„Sicher hat Lorenzo einen großen Fehler gemacht. Ob absichtlich oder nicht – das habe ich nicht zu beurteilen. Ich bitte nur darum, nicht aggressiv zu ihm zu sein.“

Raffaele Marciello, Mercedes

Das endgültige Aus für den Akkodis ASP Mercedes bedeutete ein weiterer Treffer von einem Honda, der ihn quasi aufspießte. Ein Aufhängungsschaden zwang das Team zur Aufgabe des Rennens. Der Titelkampf war damit bereits entschieden.

An der Spitze gaben indes Martin im WRT-BMW (#46) vor Frank Bird (#77 HRT-Mercedes-AMG) und Calan Williams (#30 WRT-BMW) den Ton an. 20 Minuten nach Rennstart öffnete der Himmel an der holländischen Küste allerdings seine Schleusen, sodass alles wieder auf den Kopf gestellt wurde. Erst unterlief dem Routinier Martin auf der Rutschbahn ein Patzer, der ihn die Führung kostete, danach tat es ihm Bird gleich. Nach der Boxenstopp-Phase, die unter FCY-Bedingungen stattfand, lautete die Reihenfolge: Krütten (#30), Rossi (#46), Feller (#40).

Es dauerte nicht lange, ehe Feller sich in Runde 16 zunächst Rossi zurechtlegte und einen Umlauf später mit Krütten kurzen Prozess machte. Auch Dries Vanthoor drehte dahinter noch einmal auf und schnappte sich im WRT-BMW #32 die beiden Teamkollegen und lief hinter Feller auf dem zweiten Platz ein. Für ihn und Teamkollege Charles Weerts waren die Titelchancen aber bereits nach dem Rennen am Samstag erledigt.

Rossi hadert im Regen

Rossi fiel noch bis auf die siebte Position zurück. Ein nicht ganz zufriedenstellendes Ergebnis für den neunmaligen Motorrad-Weltmeister, war man doch ursprünglich von der Pole-Position gestartet, weil zwei Konkurrenten im Nachhinein zurückversetzt wurden. „Leider fing es sehr stark zu regnen an, und ehrlich gesagt war ich mit den Regenreifen auf nasser Strecke nicht schnell genug“, sagte Rossi. „Ich habe nicht viel Erfahrung damit, also habe ich Zeit verloren. Und kurz vor Ende habe ich einen Fehler gemacht, der mich drei Positionen gekostet hat. Es ist schade, aber die Saison war gut. Wir haben drei Podiumsplätze und einen Sieg errungen und sind in der Meisterschaft auf dem fünften Platz gelandet.“

Die Bilanz der Meister liest sich ebenfalls gut: Vier Siege stehen am Ende im Sprint Cup zu Buche und damit der Fahrertitel mit 19 Punkten Vorsprung und die Team-Meisterschaft für Tresor Attempto Racing. „Das fühlt sich großartig an“, sagte ein sichtlich bewegter Drudi nach dem Rennen. „Es ist zwar nicht die schönste Art, eine Meisterschaft zu gewinnen, denn ich hätte mir gewünscht, es wäre ganz clean gewesen, aber ich konnte nichts machen. Es war nicht einfach, aber wir haben es geschafft.“ Auch Partner Feller, der am kommenden Wochenende noch um den DTM-Titel kämpft, war sichtlich gelöst. „Ich bin super happy“, sagte er. „Mattia hat die ganze Saison über keine Fehler gemacht, und ich bin froh, dass ich mir mit einem Typ wie ihm das Auto teilen darf.“ Für beide Fahrer war es der erste große Meisterschaftserfolg in der GT World Challenge Europe.

Daneben wurden zahlreiche weitere Titel entschieden. Krütten/Wiliams (#30 WRT-BMW) sicherten sich den Sprint-Titel in der Gold-Cup-Wertung und in der Gesamtwertung der GTWC. Die Team-Titel gingen in dieser Kategorie beide an Boutsen VDS. In der Silver-Cup-Wertung räumte Jordan Love von HRT ab, das Team sicherte sich auch den entsprechenden Titel in der Mannschaftswertung.

Vor dem Wochenende in Zandvoort standen bereits mehrere Entscheidungen fest. Akkodis ASP darf sich nach dem Pleiten-Wochenende in den holländischen Dünen weiterhin über den Fahrertitel und Team-Titel in der Gesamtwertung freuen. Patrese/Alex Aka und Tresor Attempto Racing sicherten sich die kombinierte Silber-Cup-Wertung. Im Bronze Cup war Alex Malykhin und das Team Pure Rxcing mit dem ersten Platz in der kombinierten Wertung und im Sprint Cup erfolgreich. ■

SRO

Da war die Meisterschaft dahin: Boguslavskiy humpelt an die Box

SRO

Vanthoor blies in Rennen 2 noch einmal zur Attacke und schaffte Platz 2

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Cadillac holte mit Felipe Derani und Alex Sims den Fahrertitel in der GTP-Topklasse

IMSA

Caddy ist Meister!

Das Finale der IMSA-Serie auf der Kultrennstrecke in Road Atlanta blieb wieder mal nichts schuldig: In der Topklasse kämpften alle vier Hersteller um die Titel. Während die deutschen GTP-Marken Porsche und BMW leer ausgingen, holte Cadillac die Titel und Acura den letzten Sieg der Saison 2023.

Von: **A. Cotton; M. Schurig**

Wenn vor dem Finale sechs Fahrer-Teams von vier Herstellern in der Topklasse noch Meister werden können, steht der Sieger eigentlich schon vorher fest: die IMSA-Serie. „Zum vierten Mal in Folge wird der wichtigste Titel erst beim Finale in Road Atlanta entschieden", so IMSA-Präsident John Doonan. „Besser geht es eigentlich nicht."

Dass aber nach dem Finale nicht alle happy sind, ist die logische Folge. Die beiden deutschen GTP-Marken BMW und Porsche waren die Verlierer: BMW hatte eh nur Außenseiterchancen und blieb mit den Plätzen 7 und 8 blass.

Porsche steckte zwar mitten im Titelkampf, aber verlor sein Topauto schon in der zweiten Rennstunde. Die Acura-Piloten Colin Braun, Tom Blomqvist und Helio Castroneves (Meyer Shank Racing-Acura #60) gewannen den Sprit-Poker im Finale, aber Acura verlor sein Topauto im Meisterschaftskampf 62 Minuten vor Rennende. Acura-Sportchef David Salters nahm es locker: „Lieber den Spatz in der Hand als die Taube auf dem Dach."

Cadillac räumt drei Titel ab

Der große Gewinner beim IMSA-Finale in Atlanta waren zweifellos Cadillac und das Action Express-Team: Luís Felipe Derani und Alex Sims holten im Whelen-Cadillac mit der Nummer 31 den Titel, das Duo wurde im Finale von Jack Aitken unterstützt. Mit dem Fahrertitel kam auch gleich noch der Teamtitel, und weil der im Rennen bestplatzierte Cadillac von Chip Ganassi Racing vor dem besten Porsche ins Ziel kam, holte die GM-Tochter ebenfalls noch den GTP-Herstellertitel.

> „Albuquerque war bei seinem Angriff sehr optimistisch. Ihm hätte klar sein müssen, dass ich ihn nicht kampflos vorbeilasse – es ging ja um den Titel."
>
> Cadillac-Pilot Felipe Derani

„Das war eine außerordentlich gute und konzentrierte Leistung von unseren beiden Einsatzteams", sagte Laura Klauser, die bei GM Motorsport für das GTP-Projekt zuständig ist. „Natürlich hätten wir auch gerne das Rennen gewonnen, aber dass wir mit unserem neuen Auto nach harter Vorbereitung und einer anstrengenden Saison gleich alle drei Titel einfahren konnten, ist der tolle Lohn für die harte Arbeit."

Wer vor dem Rennen mit den Teamstrategen gesprochen hatte, konnte nicht verwundert sein, dass die ersten zwei Plätze von Teams belegt wurden, die nicht mehr um den Titel kämpften. Die Theorie lautete wie folgt: Die drei Top-Marken Acura, Cadillac und Porsche würden ihr zweites Auto, das keine Titelchancen mehr hatte, mit mehr Risiko auf den Rennsieg ansetzen. In diesem theoretischen Dreikampf zwischen den Nummer-2-Teams von Porsche (#7), Acura (#60) und Cadillac (#01) würde auch der Herstellertitel entschieden. Einfache Regel: Die Marke, die vorne liegt, gewinnt die Meisterschaft. Weiter hinten würden die drei Titelanwärter in der GTP-Fahrerwertung um die Meisterschaft kämpfen.

Im Rennen sollte es auch fast genau nach diesem Plan laufen: das Nummer-2-Auto von Acura (#60) siegte vor dem Nummer-2-Auto von Cadillac (#01). Und dem Penske-Porsche mit der Startnummer 7 blieb der dritte Platz bloß deshalb verwehrt, weil man vom Porsche-Kundenteam Proton Competition dank besserer Strategie geschlagen wurde, was letztlich zu Platz 4 führte.

Wer gewann, und warum? Es war von vornherein klar, dass das

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Rennen von vielen Gelbphasen unterbrochen werden würde, am Ende waren es deren zwölf. Der Grund: Ein Rekordstarterfeld von 52 Rennwagen teilte sich die 4,087 Kilometer lange Piste in Atlanta – die hohe Verkehrsdichte führte automatisch zu vielen Unfällen und Gelbphasen. Das bedeutete zweitens, dass das Rennen erst in der Schlussphase entschieden werden würde.

So richtig kribbelig wurde es ab etwa Runde 300 oder zweieinhalb Stunden vor Schluss: Nach dem Restart aus der neunten Gelbphase hatten sich die Hauptdarsteller für den Kampf um den Sieg auf den ersten fünf Plätzen positioniert: Die beiden Caddys (#01 und #31) führten, dahinter der Acura von Wayne Taylor Racing (#10) vor dem Porsche mit der Nummer 7 und dem zweiten Acura von MSR (#60).

Crash-Time in Atlanta

90 Minuten vor Ende wurde es ernst, denn der vermeintlich vorletzte Boxenstopp stand an, bevor kurz danach die zehnte Gelbphase das GTP-Feld zusammenstauchte und die Uhren beim Abstand auf null stellte. Der erste Patzer unterlief dem hoch gehandelten Titelanwärter Wayne Taylor Racing (#10), am Steuer Filipe Albuquerque. Der Portugiese sah in Runde 365 die Chance, den direkten Titelkonkurrenten Derani (#31) von Platz 2 zu verdrängen, nachdem der Brasilianer in der Zielkurve im Verkehr aufgehalten wurde.

Der Plan, sich auf der Außenspur von Turn 1 an Derani vorbeizupressen, ging in die Hose: Derani hielt auf der Innenspur dagegen, gleichzeitig versuchte Albuquerque, auf der Suche nach mehr Grip nach innen zu ziehen. Der Kontakt endet in solchen Fällen immer schlecht für das Fahrzeug auf der Außenspur: Für Albuquerque ging es erst in die Wiese, dann in die Mauer und schließlich ins Krankenhaus, wo es aber gottlob Entwarnung gab.

„Ich denke, Albuquerque war da schon sehr optimistisch", hielt der neue Champion Derani leicht süffisant nach dem Rennen fest. „Ihm hätte klar sein müssen, dass ich ihn nicht kampflos vorbeilasse, es ging ja um den Titel. Zweitens war da noch gut eine Stunde zu fahren – ich hätte an seiner Stelle erst später im Rennen zur Attacke geblasen."

Bei Wayne Taylor Racing sah man die Sache naturgemäß anders: „Wir wollten unsere direkten Titelkandidaten dadurch überraschen, dass wir in allen Rennsituationen aggressive Entscheidungen treffen, damit wir bis zum Schluss eine gute Track Position haben. Denn in Atlanta ist es aufgrund des Streckenlayouts unglaublich schwer, ein anderes GTP-Auto zu überholen", erklärte WTR-Pilot Ricky Taylor nach dem Rennen.

Trotz des Ausfalls belegte das Duo Albuquerque und Taylor in der Fahrermeisterschaft Platz 2, mit 22 Punkten Rückstand hinter dem Caddy-Meisterduo Derani und Sims. Ein Anlass zur Freude war das freilich nicht: Zum dritten Mal verlor das Team von Wayne Taylor die Titelentscheidung beim letzten Rennen in Atlanta – einmal mit Cadillac und zweimal mit Acura!

Die Rennleitung stufte den Feindkontakt zwischen Derani und Albuquerque als Rennunfall ein und sprach keine Strafe aus, was die Mehrheit im Fahrerlager übrigens ähnlich sah. Der Unfall 62 Minuten vor Rennende löste die elfte und vorletzte Gelbphase aus – und jetzt wurde es richtig spannend. Denn die eine Hälfte des GTP-Feldes (die Startnummern 31, 7, 25, 24) kam in Runde 373 oder 40 Minuten vor Ende an die Box, die andere Hälfte (Startnummern 01, 60, 5 und 59) blieb draußen. Weil der vorletzte Stopp 90 Minuten vor Ende erfolgt war und die Reichweite der GTP bei über knapp 60 Minuten lag, schien es logisch, an die Box zu kommen. Doch jene, die draußen blieben, spielten Poker und hofften auf weitere Gelbphasen, sodass sie sich den letzten Stopp womöglich sparen konnten.

Der Restart erfolgte erst 30 Minuten vor Ende, womit die Risikostrategie aufzugehen schien. Um es kurz zu machen: Es kamen noch zwei Gelbphasen, womit das Rennen in den letzten 90 Minuten von vier Gelbphasen unterbrochen wurde, die zu insgesamt 61 Minuten Zuckeltempo hinterm Safety Car führten.

Damit hatten jene verwachst, die 40 Minuten vor Ende gestoppt hatten. Das Duell zwischen den beiden verbliebenen Topautos aus der Risiko-Gruppe entschied das Acura-Team Meyer Shank- ▷

IMSA

Podium: Derani holte seinen zweiten Titel, Sims verliert seinen Fahrerplatz

IMSA

Letzter Sieg beim letzten Rennen: Meyer Shank Racing pausiert 2024

NACHRICHTEN

LMP2-TITEL FÜR KEATING

Ben Keating, der bereits in der Sportwagen-WM den Titel in der GTE-Am-Klasse eingefahren hat, sicherte sich beim IMSA-Finale in Atlanta zusammen mit seinen Teamkollegen Paul-Loup Chatin und Alex Quinn auch die LMP2-Meisterschaft. Die drei Piloten des Teams PR1 Mathiasen Motorsports erlebten dabei eine ziemliche Achterbahnfahrt: Erst verbuchte Keating einen Dreher, der ordentlich Zeit kostete, im Finale rettete sich Schlussfahrer Alex Quinn nach einem Ausflug nur mit größter Mühe gerade so aus dem Kiesbett – Platz 3 reichte aber für den Titelgewinn.

GTP MIT VIELEN UNFÄLLEN

Fast kein Team aus der GTP-Topklasse kam unbeschadet über die Distanz: Der siegreiche Acura von Meyer Shank Racing verlor in der zweiten Stunde zwei Runden, weil man nach Feindkontakt mit einem GT3-BMW die Spurstange wechseln musste. Die neuen Meister Felipe Derani und Alex Sims wurden während einer Gelbphase am geschlossenen Boxenausgang vom GTP-BMW von Sheldon van der Linde getroffen, was zu einem Reifenschaden, einem weiteren Stopp und einer Strafe führte. Der Top-Porsche mit der Nummer 6 wurde völlig unverschuldet bei einem Massencrash in der zweiten Stunde aus dem Titelkampf gerissen. Der Unfall zwischen den beiden Titelkandidaten Albuquerque und Derani in Runde 365 eliminierte den Acura von Wayne Taylor Racing. „Vielleicht fahren hier einfach zu viele Autos", kritisierte ein GTP-Teamchef.

PROTON-GALA IN ATLANTA

Das Proton-Team von Christian Ried hatte in Atlanta einen tollen Lauf: Erster Podestplatz in der GTP-Topklasse, vierter Saisonsieg in der GTD-Pro-Klasse und damit dreifacher Titelgewinn in der Fahrer-, Team- und Herstellerwertung des Michelin Endurance Cups.

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Kundenteam schlägt Werksteam: Proton Competition holte mit dem Kunden-Porsche Platz 3 beim Finale

IMSA

Racing für sich: Schlussfahrer Colin Braun überholte 30 Minuten vor Ende beim Restart nach der zehnten Gelbphase den Cadillac-GTP von Renger van der Zande (Chip Ganassi Racing #01) auf dem Weg zur ersten Kurve, und das relativ sicher und unspektakulär. Auf die Frage, warum Van der Zande nicht härter dagegenhielt, hatte Ganassi-Teammanager Mike O'Gara eine Antwort: „Unser Ziel war es, das Rennen zu gewinnen, also wählten wir die riskante Entscheidung und kamen in der zehnten Gelbphase nicht herein, übrigens auch, weil wir vorher wussten, dass drei andere Teams ebenfalls auf Risiko setzen würden." Allerdings hatte der CGR-Caddy 90 Minuten vor Ende als Erster getankt, folglich musste er auch am meisten Sprit sparen. „Und zwar auch während der Gelbphase", so O'Gara. Was dazu führte, dass die Bremsen und Reifen bei Van der Zande beim Restart 30 Minuten vor Ende zu wenig Temperatur hatten. „Colin Braun hat das sofort überrissen und attackiert – damit war der Sieg für uns verloren", sagte O'Gara.

Freude dagegen bei den Siegern, denn das Meyer Shank-Team hat seinen Vertrag mit Acura nach einer Trickserei beim Daytona-Rennen verloren, weswegen das Team 2024 pausiert und sich nächstes Jahr auf seine IndyCar-Einsätze fokussiert. Gerüchte sagen: MSR kommt 2025 zurück – und zwar als Werksteam in der GTP-Topklasse ...

MSR: Sieg nach Aufholjagd

Tom Blomqvist, der 2024 für MSR in der IndyCar-Serie startet, aber als dritter Fahrer bei den langen IMSA-Rennen bei Cadillac im Gespräch ist, freute sich über den starken Ausstand: „Da wir die Punkte für die Fahrerwertung aus Daytona verloren haben, war der Titel trotz zwei weiteren Siegen außer Reichweite. Also konzentrierten wir uns darauf, das Rennen zu gewinnen – und Colin hat das mit einem super Überholmanöver perfekt umgesetzt." In der zweiten Rennstunde lag die Startnummer 60 übrigens sogar zwei Runden zurück: Das Team musste nach einer Kollision mit einem GT3-BMW die rechte hintere Aufhängung reparieren.

> Von drei Titelkandidaten, die beim Start nur um wenige Punkte getrennt waren, kam nur der Cadillac des Action Express-Teams ins Ziel – Ankommen ist die erste Pflicht!

Für die neuen GTP-Champions Alex Sims und Felipe Derani verlief die Schlussphase des Rennens noch durchaus dramatisch: Das Action Express-Team hatte nach dem Ausfall der beiden wichtigsten Titelgegner auf die Karte Sicherheit gesetzt und den letzten Boxenstopp 40 Minuten vor Ende unter Gelb absolviert. Weil man im Gegensatz zur Konkurrenz aber zwei Reifen wechselte, lag man beim Restart nur auf Platz 8. Doch Derani behielt einen kühlen Kopf und überholte die beiden BMW, was am Ende Platz 6 und den Titel sicherstellte.

„Ich bin superstolz, denn als das Projekt startete, waren wir eher spät dran", so Derani. „Dass wir 16 Monate später in einem Finale, wo noch alle vier Hersteller Titelchancen hatten, die Meisterschaft gewinnen, ist einfach nur großartig. Das größte Lob geht ans Team und an Cadillac – die haben nie aufgegeben und immer hart gearbeitet." Fun Fact zum Schluss: Der neue Meister Alex Sims wurde bei Action Express ausgemustert und für 2024 durch Jack Aitken ersetzt.

Porsche: Glückloses Finale

Und was war mit Porsche, die ja nur mit wenigen Punkten Rückstand ins Rennen gegangen waren? Der 963 von Nick Tandy und Mathieu Jaminet (#6), die von Laurens Vanthoor unterstützt wurden, hatte Pech: Tandy wurde bereits nach 75 Rennminuten völlig unverschuldet bei einem Crash in der letzten Schikane vor Start und Ziel abgeräumt. Zwar reparierte das Team die umfangreichen Schäden, doch ein weite-

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

rer Unfall von Laurens Vanthoor im Überrundungsverkehr beendete das Rennen für die Startnummer 6 vorzeitig.

Rein rechnerisch hatte auch das zweite Porsche-Werksauto (Felipe Nasr, Matt Campbell, Josef Newgarden) noch Titelchancen, doch die minimale Chance konnte man nicht nutzen, da man beim vorletzten Stopp das Timing verpatzte und so gezwungen war, 40 Minuten vor Rennende noch mal nachzutanken – womit alle Chancen auf Podest und Titel dahin waren.

„Erst mal Gratulation zum Titelgewinn an Cadillac", so LMDh-Projektleiter Urs Kuratle. „Prinzipiell hatten wir den Speed und die Zuverlässigkeit, um den Titel zu kämpfen. Leider haben wir unser bestes Pferd bereits in der zweiten Stunde verloren. Das Schwesterauto hatte zwar eine rechnerische Chance, aber leider haben wir bei der Strategie einen Fehler gemacht, sodass wir in der letzten Stunde in der Defensive waren."

Dass ausgerechnet das Kundenteam Proton Competition (Harry Tincknell, Gianmaria Bruni, Neel Jani) dem Werksrenner noch Platz 3 wegschnappte, war für viele Porschianer eher Salz in der Wunde als Anlass zur Freude. Der dritte Platz war allerdings hochverdient: Der bockstark aufgelegte Harry Tincknell fuhr das Auto zwischenzeitlich von weit hinten bis auf P3 nach vorne. Ein Unfall mit Mauerkontakt führte abermals zum Rückfall – und wieder fuhr Tincknell das Auto in die Spitzengruppe.

In der Schlussphase wählte Proton die aggressive Strategie und verzichtete auf den Stopp unter Gelb 40 Minuten vor Ende, womit das Kundenteam – ebenso wie das zweite Porsche-Kundenteam JDC Miller – beim Restart 30 Minuten vor Schluss vor dem Werks-Porsche lag. Tincknell verteidigte Platz 3 gegen das Werksauto. „Das war das Erfolgserlebnis, das wir dringend benötigt haben", erklärte Teamchef Christian Ried. „Wir arbeiten hart daran, erfolgreich zu sein und wollen mit den Werksteams kämpfen – das ist uns heute sehr gut gelungen."

Last but not least: BMW. Die Bayern blieben abgesehen von kurzen Rennphasen blass und unauffällig, gegenüber dem schnellsten GTP-Auto – dem Caddy mit der Startnummer 01 – fehlte BMW eine volle Sekunde, dazu verlor man Zeit bei den Boxenstopps, weil die Nachtankanlage zickte. In der Schlussphase wählte man dazu die weniger riskante Boxenstoppstrategie, weshalb man im Finale bis auf die Positionen 7 und 8 durchgereicht wurde.

IMSA

Die deutschen GTP-Hersteller Porsche und BMW gingen in Atlanta leer aus

IMSA

Vierter GTD-Pro-Sieg der Saison 2023: Proton-WeatherTech-AMG in Atlanta

GT-Sieger: AMG und Lambo

Im Vergleich zur GTP-Topklasse war das Geschehen in den GT3-Klassen GTD und GTD-Pro etwas antiklimaktisch, auch wenn die Damen und Herren durchaus eine sehenswerte Show boten. Der Grund: Die Luft in der Meisterschaft war raus. In der GTD-Klasse für gemischte Fahrerpaarungen aus Profis und Amateuren hatte das BMW-Team Paul Miller Racing (Bryan Sellers, Madison Snow) den Titel nach fünf Saisonsiegen bereits in der Tasche. Und in der GTD-Pro-Klasse mussten die Lexus-Kutscher Jack Hawksworth und Ben Barnicoat nur über die Startlinie fahren, um den Titel sicherzustellen.

Der Sieg in der GTD-Klasse ging – dank einer grell-guten BOP – an Lamborghini. In der GTD-Pro kam es zum Showdown zwischen dem Proton-AMG und dem Porsche von Pfaff Motorsports: Daniel Juncadella verteidigte die hauchdünne Führung über 90 Minuten vor Kévin Estre, womit AMG neben dem Klassensieg drei Endurance-Titel abräumte. ■

IMSA-MEISTERSCHAFT

ELFTER SAISONLAUF IN ROAD ATLANTA (GEORGIA/USA)

Länge der Strecke: 4,087 km; **Renndistanz:** 397 Runden = 1622,539 Kilometer; **Pole-Positions: GTP:** Louis Delétraz, WTR/Acura GTP (#10), 1.15,402 min; **GTD-Pro:** Jack Hawksworth, Vasser-Sullivan/Lexus GT3 (#14), 1.23,168 min; **GTD:** Ian James, Heart of Racing/Aston Martin Vantage GT3 (#27), 1.23,116 min. **Schnellste Rennrunden: GTP:** Sébastien Bourdais (Cadillac), 1.10,917 min; **GTD-Pro:** Mirko Bortolotti (Lamborghini), 1.19,839 min; **GTD:** Kyle Marcelli (Acura), 1.20,248 min

	Klasse	Nr.	Fahrer	Team/Fahrzeug	Distanz/Rückstand
1.	GTP	#60	Blomqvist/Braun/Castroneves	Meyer Shank Racing/Acura ARX-06	10:01.40,400 h
2.	GTP	#01	Bourdais/Van der Zande/Dixon	Chip Ganassi Racing/Cadillac V-Series.R	+0,452 sec
3.	GTP	#59	Bruni/Jani/Tincknell	Proton Competition/Porsche 963	+1,077 sec
4.	GTP	#7	Campbell/Nasr/Newgarden	Porsche Penske Motorsport/Porsche 963	+1,825 sec
5.	GTP	#5	Button/Rockenfeller/Van der Helm	JDC Miller Motorsports/Porsche 963	+2,165 sec
6.	GTP	#31	Derani/Sims/Aitken	Whelen Engineering/Cadillac V-Series R	+2,927 sec
7.	GTP	#25	De Phillippi/Yelloly/Van der Linde	Team RLL/BMW M Hybrid V8	+4,275 sec
8.	GTP	#24	Eng/Farfus/Wittmann	Team RLL/BMW M Hybrid V8	+4,839 sec
9.	LMP2	#04	Kurtz/Hanley/Siegel	Crowdstrike Racing/Oreca LMP2	+6 Runden
10.	LMP2	#35	Falb/Pierson/Van der Garde	TDS Racing/Oreca LMP2	+6 Runden
11.	LMP2	#52	Keating/Chatin/Quinn	PR1 Mathiasen Motorsports/Oreca LMP2	+6 Runden
12.	LMP2	#88	Perrodo/Vaxivière/Collard	AF Corse/Oreca LMP2	+7 Runden
13.	LMP2	#18	Merriman/Dalziel/Rasmussen	Era Motorsport/Oreca LMP2	Not running
14.	LMP2	#20	Anderson/Jones/Fjordbach	High Class Racing/Oreca LMP2	+16 Runden
15.	LMP3	#30	Dickerson/Gorg/Grist	Jr III Motorsport/LMP3-Ligier JS P320	+18 Runden
16.	LMP3	#13	Fidani/Bell/Kern	AWA Motorsport/Duqueine D08	+18 Runden
17.	LMP3	#74	Robinson/Fraga/Burdon	Riley Motorsport/LMP3-Ligier JS P320	+18 Runden
18.	GTD-Pro	#79	Juncadella/Gounon/Engel	WeatherTech Racing/Mercedes-AMG GT3	+27 Runden
19.	GTD-Pro	#9	Bachler/Pilet/Estre	Pfaff Motorsports/Porsche 911 GT3 R	+27 Runden
20.	GTD	#78	Goikhberg/Spinelli/Liddy	Forte Racing/Lamborghini Huracán GT3	+27 Runden

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Sportwagen-WM (WEC) / IMSA-Serie: Neue Gerüchte um McLaren-LMDh

McLaren-LMDh für 2025?

Beim Saisonfinale der IMSA-Serie in Atlanta verdichteten sich die Gerüchte, dass bei McLaren nun doch ein LMDh-Projekt aufgegleist werden könnte. Allerdings hat McLaren-Sportchef Zak Brown genau das schon ein halbes Dutzend Mal angekündigt – und nie ist was passiert. Was ist also an den neuen Gerüchten dran?

Von: **A. Cotton, M. Schurig**

MOTORSPORT IMAGES

McLaren auf dem Sprung in die Hypercar-Topklasse? Vieles deutet darauf hin

Bisher war McLaren in Sachen Engagement in der Hypercar-Topklasse der unangefochtene Ankündigungs-Weltmeister: 2018 und 2019 standen die Briten in Verhandlungen mit WM-Ausrichter ACO, mit dem Ziel, ein LMH-Hypercar nach WEC-Reglement zu bauen. Im Zuge der Topklassen-Konvergenz mit der IMSA wurde das Projekt 2020 beerdigt. Seitdem hat McLaren-Sportchef Zak Brown mehrmals sein Interesse an der kostengünstigeren LMDh-Variante nach IMSA-Reglement bekräftigt, allerdings folgten den Worten keine Taten. Das könnte sich nun geändert haben: Laut MSa-Informationen soll der McLaren-Vorstand in der Woche vor dem US-Finale grünes Licht gegeben haben – mehrere McLaren-Insider bestätigten dies.

Das würde zur MSa-Meldung aus dem September passen, wonach die Briten zwei GT3-Starterplätze für die volle WEC-Saison erhalten haben. Letzte Woche bestätigte das Team United Autosports (Mitbesitzer: Zak Brown) die Absicht, 2024 zwei McLaren 720S GT3 in der WEC einsetzen zu wollen. Starterplätze in der neuen LMGT3-Klasse werden nur an Hersteller vergeben, die entweder bereits in der Hypercar-Klasse vertreten sind oder die in der letzten Dekade einen signifikanten Fußabdruck in Le Mans hinterlassen haben – das gilt für Ford und Aston Martin, die ebenfalls 2024 in der GT3-Klasse der WEC antreten, aber eben nicht für McLaren. Will sagen: Da ist diesmal womöglich wirklich etwas im Busch.

Wenn das alles stimmt, stellt sich die Frage, mit welchen Technikpartnern McLaren das LMDh-Projekt in Angriff nehmen könnte. Als Chassispartner kommen wohl nur Multimatic und Ligier infrage, da Dallara und Oreca bereits ausgebucht sind. Multimatic-Insider sagen, dass generell die Bereitschaft bestünde, neben Porsche einen weiteren Hersteller in der LMDh-/GTP-Klasse auszurüsten. Angeblich will McLaren beim LMDh-Auto den neuen V6-Biturbomotor aus dem Hybrid-Straßensportwagen Artura einsetzen. Als Einsatzteam stünde sowohl in der IMSA als auch in der WEC das Team United Autosports parat – Mitbesitzer: McLaren-Sportchef Zak Brown. ■

Sportwagen-WM (WEC) / IMSA-Serie: Neue Infos zu möglichen Technik-Updates beim Porsche 963

Porsche mit 90-Grad-Welle?

Porsche plant Technik-Updates für das LMDh-Modell 963, sofern man dafür die Freigabe von IMSA, ACO und den anderen LMDh-Herstellern erhält – das ist seit längerer Zeit bekannt. Nun gibt es neue Informationen zu den möglichen Umfängen.

Von: **Marcus Schurig**

Der Porsche 963 für die IMSA-Topklasse LMDh/GTP war bekanntlich eine Zangengeburt: Porsche stieg als erster Hersteller der neuen US-Topklasse, die auch in der Sportwagen-WM (WEC) startberechtigt ist, Anfang 2022 in die Fahrzeugentwicklung ein und kämpfte dabei mit zahlreichen Problemen, unter anderem im Hybridbereich, aber auch bei den Themen Motor, Lenkung und Bremse. Seit Sommer 2023 ist klar, dass sich Porsche um die Genehmigung mehrerer Technik-Updates für den 963 bemüht. Dabei steht man allerdings vor langen Genehmigungsprozessen, weil das US-Reglement technische Änderungen nur in dem Bereich Sicherheit und Zuverlässigkeit erlaubt, außerdem ist dafür die Zustimmung der anderen LMDh-Hersteller notwendig.

Porsche hat bereits über Testfahrten einen Teil der Probleme behoben. Die abrupten Verschiebungen der Bremsbalance wurden beispielsweise über Software-Tuning zu 80 Prozent behoben, wie Porsches LMDh-Projektleiter Urs Kuratle bestätigt. Demnach fokussiert sich die Frage von Technik-Updates auf die Themen Lenkung und Motor. Die Verhärtung der Lenkung bei schnellen Lenkausschlägen würde Änderungen zum Beispiel bei der Servopumpe erforderlich machen. Schwieriger ist die Lage beim Motor: Der 4,6-Liter-V8-Biturbo mit flacher Kurbelwelle sorgt für starke Vibrationen, die nur durch ein Neudesign der Kurbelwelle behoben werden könnten. Laut Insidern wird aktuell der Wechsel auf eine 90-Grad-Kurbelwelle bei Prüfstandläufen erprobt. Aufgrund der langen Vorlaufzeiten könnte eine solche Änderung aber erst kurz vor Le Mans zum Zuge kommen. Fans dürften die Modifikation sofort hören, denn der Sound würde sich deutlich in Richtung klassisches V8-Hämmern verschieben. ■

PORSCHE

Ersetzt Porsche die flache Kurbelwelle 2024 durch ein 90-Grad-Design?

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

IMSA-Meisterschaft: Volles Starterfeld 2024, Sponsoren und Partner verlängern IMSA-Verträge

IMSA auf der Erfolgsspur

IMSA-Präsident John Doonan konnte beim Saisonfinale in Road Atlanta gute Nachrichten verkünden: Mit 48 Einschreibungen für die volle Saison und 57 Entries für die fünf langen Highlight-Rennen des Endurance Cup ist die Meisterschaft voll ausgebucht. Dazu wurden wichtige Verträge mit Partnern und Sponsoren verlängert.

Von: **Marcus Schurig**

Erstmals veranstaltete IMSA eine „State of the Series"-Pressekonferenz beim Finale in Atlanta – so wie es früher unter Scott Atherton in der ALMS und IMSA üblich war. Zwar hatte IMSA den Kalender für 2024 schon im September verkündet, doch dank der neuerdings stark vorgezogenen Einschreibefrist konnte IMSA-Präsident John Doonan in Atlanta das Starterfeld 2024 präsentieren: Die GTP-Topklasse steigt auf zehn Starter, die LMP2-Klasse wächst ebenso auf elf Fahrzeuge an wie die GTD-Pro-Klasse für Werksteams.

Das ist aus zwei Gründen pikant: Erstens profitiert IMSA davon, dass die WEC die LMP2-Klasse abgesägt hat. Und zweitens beweist IMSA, dass das Angebot, Werksteams in der GT3 zuzulassen, angenommen wird – während der ACO genau das für die WEC unterbunden hat.

Dazu konnte die IMSA-Serie wichtige kommerzielle Deals eintüten: Die Verträge mit Hauptsponsor WeatherTech (bis 2030), Reifenpartner Michelin (bis 2028) und Spritpartner VP Racing Fuel (bis 2030) wurden verlängert, dazu arbeitet man mit Partner NBC/Peacock daran, den TV-Vertrag, der 2024 ausläuft, zu verlängern. „Damit haben wir langfristige Stabilität. Das ist wichtig für die 18 Autohersteller, die auf der IMSA-Bühne vertreten sind", so Doonan. Allerdings halten sich auch Spekulationen, wonach die nationalen und internationalen Streaming-Angebote von IMSA hinter Bezahlschranken wandern – und zwar schon im nächsten Jahr. Gleichzeitig will IMSA offenbar IMSA Radio, das bisher von Radio Le Mans gemanagt wurde, inhouse produzieren und mit neuen Kommentatoren an den Start gehen. Das sehen viele als Zurückdrängung des bisher gepflegten Konzepts, das sich auf einen primär journalistischen Ansatz bei der Live-Kommentierung fokussierte. ■

IMSA

IMSA-Boss Doonan (rechts) kann ein Rekordstarterfeld für 2024 vermelden

SPORTWAGEN-NACHRICHTEN

9X8: LMH-UPDATE SPÄTER

Beim IMSA-Finale in Atlanta kam heraus, dass Peugeot das geplante große Technik-Update für den 9X8 (neue Heckpartie, neuer Unterboden, modifiziertes Getriebe, US-Reifenbreiten und neues Aero-Konzept mit Heckflügel) erst im Laufe der Saison zum Einsatz bringen wird. Beim Saisonstart in Katar fährt man noch mit dem alten Stand. Laut WEC-Statuten muss Peugeot mit dem Joker-Paket mindestens zwei Rennen vor Le Mans an den Start gehen – also beim WEC-Lauf in Imola Mitte April.

US-KONFUSION UM LAMBO

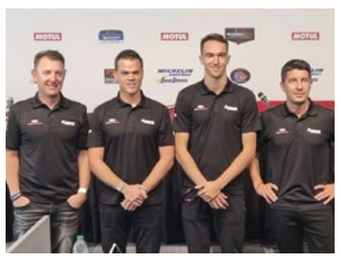
Chris Ward, der bisherige Motorsportmanager von Lamborghini North America, wurde wenige Tage vor dem IMSA-Finale überraschend entlassen. Ward hat in Amerika sowohl das Markenpokalgeschäft von Lamborghini aufgebaut wie auch das GT-Geschäft gesteuert. Dazu sollte der Brite auch die US-Homologation des neuen LMDh-/GTP-Fahrzeugs SC63 von Lamborghini organisieren. Insider sagen, dass die Entlassung von Ward für eine große Lücke bei der Motorsportabteilung von Lamborghini Nordamerika sorgen dürfte.

NEUE FAHRER FÜR BMW?

BMW-Sportchef Andreas Roos hatte vor einiger Zeit angekündigt, dass seine Marke für 2024 weitere Fahrer benötigen würde, unter anderem wegen zahlreicher Terminkollisionen zwischen IMSA, WEC sowie dem 24h-Rennen auf dem Nürburgring. In Atlanta wurde gemunkelt, dass Ex-BMW-Werksfahrer Jesse Krohn zurückkehren könnte, außerdem soll dem Formel-E-Champion Jake Dennis ein Angebot vorliegen. Dazu besteht nach wie vor die Chance, dass BMW Raffaele Marciello verpflichtet. Der Italiener in Diensten von Mercedes hatte ursprünglich für 2024 bei Lamborghini unterschrieben, will aber aus dem Vertrag raus.

FORD: DEUTSCHE FAHRER

Ford verkündete in Atlanta die IMSA-Fahrerpaarungen für die beiden werksunterstützten Ford Mustang GT3 in der GTD-Pro-Kategorie, die 2024 von Ford-Partner Multimatic eingesetzt werden: Die Ex-Ford-GT-Piloten



SCHURIG

Joey Hand und Dirk Müller bilden das eine Pärchen, Harry Tincknell und Ex-Audi-Star Mike Rockenfeller die zweite Fahrerpaarung. Online-Meldungen, die kritisierten, dass der Fahrerkader zu alt sei, brachten Larry Holt, Leiter Multimatic Special Vehicle Operations, zum Lachen: „Wir wissen, was die Jungs können, da sie seit Jahren für uns testen und Rennen fahren – wir sind superhappy mit der Fahrerpaarung."

YOUTUBER NACH LE MANS?

Parallel zum WEC-Lauf in Fuji fand in Le Mans ein Rennen für YouTuber und Instagrammer statt. Dabei waren nicht nur über 70 000 Fans vor Ort, auch das Live-Streaming erreichte gut zwei Millionen Zuschauer. ACO-Präsident Pierre Fillon erklärte in Atlanta, dass der Le-Mans-Ausrichter darüber nachdenkt, wie man den Hype für das 24h-Rennen in Le Mans nutzen kann.

BUTTON HAT BLUT GELECKT

Ex-F1-Champ Jenson Button fuhr in Atlanta den GTP-Porsche des Kundenteams JDC-Miller: „Ich bin zufrieden mit meinem Einsatz. Ich denke, ich habe mich nicht blamiert, bin niemandem im Weg gestanden, hatte Spaß und eine schönes Duell mit Josef Newgarden." Button fährt 2024 bei Jota einen LMDh-Porsche in der Sportwagen-WM (WEC).

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Duell der Generationen

Wenn die Rallye-WM nach Deutschland zurückkehrt, sind auch Routinier Carsten Mohe und Youngster Fabio Schwarz dabei. Wir sprachen mit dem ungleichen Paar.

Von: **Reiner Kuhn**

DORRENBACHER

Carsten Mohe (51)

Geburtstag: 19.10.1972
Copilot: Alexander Hirsch
Fahrzeug: Renault Clio Rally3

1993: Erste von 197 Rallyes
1997: Erster von 9 WM-Starts

SCHWARZ

Fabio Schwarz (18)

Geburtstag: 21.02.2005
Copilot: Bernhard Ettel
Fahrzeug: Ford Fiesta Rally3

2020: Erste von 31 Rallyes
2023: Erster von 3 WM-Starts

Seit 30 Jahren ist Carsten Mohe auf den verschiedensten Renault-Modellen in der nationalen Topliga eine Institution. Seit dem Frühsommer nennt der 51-Jährige nun das erste allradangetriebene Kundensportmodell der Franzosen sein Eigen. Mit dem knapp 260 PS starken Clio Rally3 wird der Sachse bei der Rallye Zentraleuropa seinen zehnten WM-Start absolvieren. Neben drei internationalen Konkurrenten trifft der Routinier auf einen jungen Landsmann. Anders als Mohe steht Fabio Schwarz, 18-jähriger Sohn von Ex-Werkspilot Armin Schwarz, noch am Anfang seiner Karriere. „Er soll sich nur nicht von einer Serie von Rückschlägen unterkriegen lassen. Das ist auch späteren Stars passiert“, sagt Mohe und freut sich auf den Generationen-Vergleich beim WM-Lauf.

Der junge Bayer hat mit dem Ford Fiesta Rally3 zwar den bewährteren der beiden seriennahen Allradler in seinen Händen, haderte trotz Evo-Stufe bisweilen aber mit der Technik. Das hindert den Youngster aber nicht daran, dem Routinier aus Sachsen eine Kampfansage zu machen. „Ich wünsche Carsten viel Glück und eine gute Rallye. Aber er soll sich ruhig warm anziehen“, sagt Schwarz mit einem Augenzwinkern. ■

Wie groß ist Ihre Rallye-Erfahrung in der Dreiländerregion rund um Passau?

Eher weniger. 1997 und 1998 bin ich die Rallye Sumava in Tschechien gefahren. Von drei Starts bei der 3-Städte-Rallye musste ich zweimal nach einem Unfall einpacken.

Im Vorjahr starteten wir bei der 3-Städte-Rallye, sind aber mit einem technischen Problem ausgefallen. Ein Vorgeschmack auf den WM-Lauf war es aber allemal.

Was erwarten Sie von der neuen Rallye Zentraleuropa?

Schnelle Wertungsprüfungen, eine knifflige Reifenwahl und sehr viele Zuschauer.

Eine schwierige und lehrreiche Rallye mit ganz unterschiedlichen Bedingungen.

Wie bereiten Sie sich vor, und worauf liegt Ihr Augenmerk?

Für die Fitness fahre ich viel Rad und versuche, ausgeruht zum WM-Lauf anzureisen, denn bis zur Rallyewoche hat unser Autohaus Vorrang. Abends schaue ich Videos von den Strecken und anderen Teams. Die größte Herausforderung für uns dürfte das Reifenmanagement, sprich das Einteilen des festgelegten Kontingents an weichen und harten Gummis werden. Da kann man viel richtig, aber eben auch einiges falsch machen.

Ich schaue viele Onboards und habe zu Hause einen Simulator, mit dem ich mich bestmöglich auf die tschechischen Prüfungen vorbereite. Zudem analysieren wir mit meinem Ingenieur die Daten von Kroatien, um am Fahrstil und dem Setup des Autos zu feilen. Zusätzlich starten wir wie einige WM-Teilnehmer am Samstag bei der Herbst-Rallye in Österreich, um uns optimal auf die Rallye einzustellen, um mein eigenes Tempo zu finden und zu erkennen, wann man pushen kann.

Was wäre ein Erfolg?

Wir wollen das Maximale aus unseren Möglichkeiten herausholen und Spaß haben.

Das Ziel ist eine fehlerfreie Heim-Rallye. Sollte dabei noch ein Podium rausspringen, wäre das natürlich riesig.

Wie geht es nach der Rallye Zentraleuropa weiter, was planen Sie für 2024?

Erst geht es zurück ins Autohaus. Weihnachten verbringen wir im Erzgebirge und gehen dann eher Ski- statt Radfahren, um dann fit und mit einem komplett revidierten Renault Clio Rally3 im kommenden Jahr die Deutsche Rallye-Meisterschaft zu bestreiten.

Zwei Wochen nach dem WM-Lauf werden wir erneut mit dem leistungsstärkeren Ford Fiesta Rally2 beim deutschen Schotterklassiker in der Lausitz starten. 2024 würden wir gerne die Erfahrungen aus diesem Jahr nutzen und in der Junioren-WM antreten.

MOHE

Routinier im neuen Auto: Mohe hat im Allrad-Clio erst drei Rallyes bestritten

SCHWARZ

Junger Vielfahrer: Im Rally3 absolvierte Schwarz schon sechs Rallyes

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Ott Tänak nutzt die Herbst-Rallye als Probegalopp für die Rallye Zentraleuropa

ROESELER

Rallye-WM

Testen für den Endspurt

Während Toyota und Hyundai vergangene Woche in Tschechien für die finalen Asphaltläufe testeten, wird Noch-M-Sport-Speerspitze Ott Tänak am Samstag bei der Herbst-Rallye in Österreich ausrücken.

Von: **Reiner Kuhn**

Nach sieben Schotter-Rallyes in Folge wechselt die Rallye-WM für die beiden finalen WM-Läufe nochmals auf Festbelag. Den Vorbereitungstests zur neuen Rallye Zentraleuropa kommt dabei ein besonderer Stellenwert zu. Denn auch die weltbesten Piloten brauchen an ihren zwar obligatorischen, aber auch streng limitierten Testtagen einige Kilometer, um sich an die veränderte Fahrdynamik auf Asphaltpisten einzustellen und ein für den Kampf am Limit optimales Setup für den Hybridboliden zu erarbeiten.

Sowohl das Toyota-Werksquartett als auch das Hyundai-Trio weilten mit ihren Testteams in Tschechien. „Von den drei Ländern der Rallye Zentraleuropa sind die Strecken dort am speziellsten – viel buckliger und welliger mit meist vielen unterschiedlichen Belägen. In Bayern und Österreich dürfte das eher jenen Straßen in Kroatien entsprechen“, erklärt Hyundai-Speerspitze Thierry Neuville. Auch Toksport war schon mit einigen seiner Skoda-Kunden vor Ort. M-Sport reiste Anfang der Woche an.

Sind die Testfahrten beendet, geht es für das britische Einsatzteam weiter nach Österreich zur Herbst-Rallye Dobersberg. Neben Ott Tänak im Ford Puma Rally1 wird dort auch Adrien Fourmaux im weiterentwickelten Ford Fiesta Rally2 die acht Wertungsprüfungen über knapp 100 Kilometer unter die Räder nehmen. Die beiden Werksfahrer sind nicht die Einzigen, die den Lauf zur österreichischen Rallye-Challenge zum finalen Probegalopp nutzen. 20 der 113 Teams sitzen in einem Rally2-Auto. Neben Fourmaux nutzen auch der frisch gekürte WRC3-Champion Roope Korhonen sowie Albert von Thurn und Taxis (beide Skoda Fabia Rally2) sowie Fabio Schwarz die Gelegenheit, sich direkt vor dem WM-Lauf bei einem regionalen Event einzuschießen. ■

ADAC Opel Electric Rally Cup I Rallye Zentraleuropa

Opel-Finale beim WM-Lauf

Große Bühne für das Titelduell in Opels vollelektrischer Markenserie. Neun WM-Prüfungen bleiben Max Reiter, um Tabellenführer Calle Carlberg noch abzufangen.

Die Teams aus dem ADAC Opel Electric Rally Cup stromerten schon im Rahmen der nationalen Topserien von Deutschland, Österreich, Frankreich, der Schweiz oder beim EM-Lauf in Tschechien mit. Beim Saisonfinale 2023 wird die Kulisse noch größer, wenn für zwölf Cup-Teams aus sechs Ländern am Donnerstag, Samstag und Sonntag neun der 18 Wertungsprüfungen der Rallye Zentraleuropa auf dem Programm stehen.

Zum Kampf um den Titel und den damit verbundenen Aufstieg in die Rallye-EM als Opel-Junior reist der 23-jährige Calle Carlberg mit 17 Punkten Vorsprung auf seinen gleichaltrigen saarländischen Rivalen Max Reiter nach Passau. Damit reicht dem Schweden in jedem Fall ein vierter Platz zum Titelgewinn. ■ RK

ADAC

Platz 4 reicht zum Titel und Aufstieg: Carlberg im elektrischen Opel Corsa

Rallylegend San Marino

Das große Drift-Festival

Über 80 000 Fans pilgerten zur Rallylegend nach San Marino. Gefeiert wurden große Persönlichkeiten, spektakuläre Autos und wilde Driftwinkel.

Die 21. Ausgabe der Rallylegend in San Marino hatte nach drei Tagen und zwölf Prüfungen mit Matteo Musti (Porsche 911 RS), Tony Cairoli (Subaru Impreza 555) und Luca Pedersoli (Citroën C3 WRC) drei Gruppensieger.

Doch gewonnen haben wieder einmal viele: Der Veranstalter konnte zahlreiche Persönlichkeiten von Juha Kankkunen über René Arnoux, Miki Biasion, François Delecour, Arturo Merzario, Stig Blomqvist, David Richards, Jari-Matti Latvala, Dani Sordo, Johan Kristoffersson sowie die Dynastie Jimmy, Alister und Max McRae begrüßen.

Die 80 000 begeisterten Zuschauer machten die Nacht zum Tage und feierten die spektakulär bewegten Rallyeautos aus mehreren Jahrzehnten, als gäbe es kein Morgen. ■ RK

MASSIMO BETTIOL

Sieger der Classic-Wertung: Der neunmalige Motocross-Champion Cairoli

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Achim Warmbold war der Schnellste der Alpenfahrt, hätte aber nicht gewinnen dürfen

MCKLEIN

Skandal in Area 52

Schon vor der neuen Rallye Zentraleuropa trat die Weltelite auf österreichischem Boden an. Doch alles endete mit einem handfesten Skandal – ach was: drei Skandalen.

Von: **Markus Stier**

Die Alpenfahrt rühmt sich, älter als die Rallye Monte Carlo zu sein. 1910 erstmals ausgetragen, erarbeitet sich die Tour über die höchsten Pässe der K.u.K.-Monarchie in der Frühzeit des Automobils schnell zum übelsten Achsenbrecher. Und als die FIA 1973 die erste Weltmeisterschaft ausschreibt, zählt der österreichische Lauf zum Kalender, auch wenn mittlerweile alle Pässe asphaltiert sind und sich ordentliche Schotterprüfungen nur noch auf den privaten Latifundien des ehemaligen Kaiserhauses finden. Der Erzherzog öffnet seine Forste, um die Rallye zu retten.

Nur mit dem Pechhacker-Bauern hat irgendwie keiner geredet, und beim Training spricht sich schnell rum, dass der zwischen Scheunentor und Hofgatter eine Rallyeauto-Falle aufgebaut hat und angeblich Teilnehmer mit angespitzter Mistgabel bedroht. Weil die meisten den Abschnitt zum Schutz von Leib und Leben ausgelassen haben, gestattet der Veranstalter eine Umfahrung, der bessere Karrenweg ist eh nur Teil einer Verbindungsetappe.

Sieben Werksteams sind am Start, im Auftaktjahr der WM war nur die Monte besser besetzt. Renault will mit seinen überlegenen Alpines den Sack zumachen, Fiat die theoretische Titelchance offenhalten. Sogar Saab hat sich mit 96ern für Stig Blomqvist und Per Eklund aus Trollhättan herausgetraut. Das exotischste Team ist VW Austria mit einer Horde Käfer, allen voran dem unfassbar wilden Günther Janger, der den auf ebenso unfassbare 130 PS aufgeblasenen Kugel-Porsche unter die Top 8 bringt, bis er sich unfassbar spektakulär überschlägt.

Schon acht Saab zerstört

Die Hauptrolle spielt aber ein anderes deutsches Werksauto mitsamt deutschem Fahrer. Achim Warmbold ist in Rallyekreisen eher ein Spätentwickler. Herbert Völker weist in seinem Jahrbuch von 1973 darauf hin, dass ein Stig Blomqvist schon acht Saab vernichtet hatte, als der Duisburger mit 21 seinen Führerschein

Der Führende steht plötzlich vor einem quer geparkten Citroën. Unmittelbar am Tatort: Alpine-Rennleiter Jacques Cheinisse.

machte. 1972 Dritter bei der Akropolis, bei der Olympia-Rallye und der 72er-Alpenfahrt in Führung liegend ausgefallen, ist der deutsche Meister von 1971 längst kein Geheimtipp mehr. Über den 2002 ti und seine Schnitzer-Nockenwellen erzählt man sich schon beim Training wahre Wunderdinge, 235 PS sagt man dem Bayern-Bomber nach.

Die eine Asphaltprüfung, die sich Warmbold zum Auftakt sicherte, war keine Überraschung, dass er der versammelten Welt-Elite auch auf Schotter auf und davon fuhr, aber schon. Warmbold und sein Beifahrer, ein gewisser Jean Todt, hatten einen besonders ausgeklügelten Aufschrieb, quasi ein Wort gewordenes Nachtsichtgerät. Als der erste Morgen graute, war das BMW-Duo schon um mehr als eine Minute enteilt.

Blomqvist wittert nur kurz Morgenluft, als sich der furchtlose Warmbold an einem Kilometerstein die Achse anknackst. Aus eigener Kraft ist dem Deutschen nicht beizukommen, erst recht nicht ohne Kraftübertragung. Der Schwede fällt mit Differenzialschaden aus. Das gleiche Schicksal ereilt einen gewissen Walter Röhrl, der als frischgebackener Opel-Werksfahrer im Irmscher-Ascona die Europameisterschaft aufmischt und gar nicht so happy über dieses Intermezzo in der neuen höchsten Spielklasse war. Der Überraschungsmann der letztjährigen Olympia-Rallye trifft in der Alpenrepublik auf ein dreimal so großes Spitzenfeld. Blomqvist kämpft sich mühsam an ihm vorbei, und als Röhrl mangels Reserve-Differenzial auf Rang 3 liegend ausscheidet, sagt er nur: „Schade, bisher hatte ich ja den Auftrag, langsam zu fahren."

Munari abgewatscht

Wie es ist, wenn der Herr Röhrl schnell fährt, bekam der angehende Europameister schon im Juli zu spüren. Bei der Moldau-Rallye in Tschechien klatscht der Deutsche in seiner erst zweiten vollen Rallye-Saison den angehenden Europameister Sandro Munari mit 45 von 46 Bestzeiten ab. Start und Auftaktprüfung befanden sich übrigens in jenem Klatovy, das bei der diesjährigen Rallye Zentraleuropa die zweite Prüfung beheimatet.

Das eigentliche Thema dieser Alpenfahrt ist nicht das Sportliche. In Lunz hält Warmbold an, um nach seiner Achse zu sehen. Die Bundesstraße ist die bessere Route, die BP-Tankstelle ein guter Service-Platz, nur liegt sie nicht an der vorgeschriebenen Strecke. Kein Aug' hat's je gesehen, denkt man sich wohl in der BMW-Truppe, denn die folgende Zeitkontrolle 52 liegt erst runde sechs Kilometer weiter in Klein-Wintersbach auf der Straße zu ebenjenem Pechhacker-Hof.

Sollte liegen, wäre präziser formuliert, denn die Zeitnehmer haben sie fälschlich schon vor dem Abzweig aufgebaut, und Warmbold kommt nun aus der falschen Richtung, was gemäß Statut verboten ist. Warmbold behauptet, er sei vorher ordnungsgemäß von Norden an der Kontrolle vorbeigerollt auf dem Weg zum Service, der sich auch keineswegs an der BP-Tanke in Lunz befinde. Dummerweise gibt es für die angebliche erste Durchfahrt keine Zeugen, für die zweite von der

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

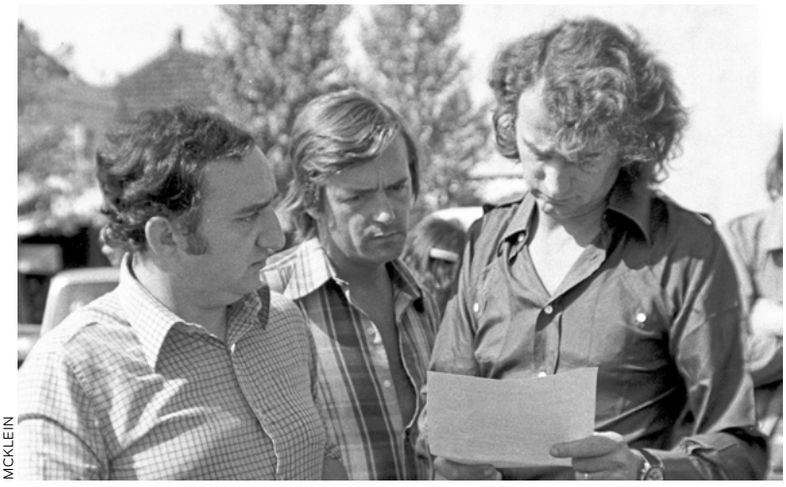
falschen Seite dagegen schon. Der Tankstellenpächter sagt aus, den BMW zu Besuch gehabt zu haben. Die falsch platzierte ZK52 geht klar aufs Konto des Veranstalters, aber es ist Warmbold, der disqualifiziert wird und nur durch den Protest von BMW-Rennleiter Jochen Neerpasch unter Vorbehalt weiterfahren darf.

Die Warmbold-Affäre ist aber nur das Warmlaufprogramm für den eigentlichen Knaller. Auffällig ist: Die sonst so überragenden, in Österreich aber blassen Alpines kämpfen sich über den Pfad des mit 1200 Schilling milde gestimmten Pechhacker-Bauern Richtung Ziel, die meisten anderen Teilnehmer bevorzugen die weniger löchrige und schnellere Umfahrung. Warmbold, Håkan Lindberg und Ove Andersson stehen plötzlich vor einem quer geparkten Citroën GS. Der ist abgeschlossen und verwaist, aber Lindberg erkennt in der Nähe Alpine-Sportchef Jacques Cheinisse.

Die spätere Fahndung ergibt, den GS hat der österreichische Importeur dem „L'Équipe"-Reporter Christian Vella gepumpt. Der behauptet plötzlich, das Auto sei ihm gestohlen worden, er habe nur keine Zeit zur Anzeige gehabt. Vella wird der Boden zu heiß, er fliegt umgehend heim nach Paris. Das Auto findet sich am Flughafen Wien, Jean Todt identifiziert den verschrammten GS unzweifelhaft als das Blockade-Fahrzeug. Heimgekehrt, nötigt er Verra zum Geständnis, Teil dieser Schmierenkomödie gewesen zu sein.

Für Alpine-Teamchef Cheinisse, der alles abstreitet und damit seinen armen Komplizen im Regen stehen lässt, bleibt die Affäre folgenlos, obwohl er dem Ruf des Sports und seiner Marke geschadet und ohne Not den praktisch sicheren ersten Marken-WM-Titel der Geschichte riskiert hat. Es dauert bis zum folgenden März, bis ein Sieger gefunden ist. Warmbold und Todt werden trotz der ominösen Kontrolle 52 rehabilitiert, von der Abkürzung über die Bundesstraße ist bei der Urteilsfindung gar nicht die Rede.

Bei BMW kann man spät den ersten von zwei Rallye-WM-Siegen (den zweiten holt Bernard Béguin 1987 auf Korsika im M3) feiern. Im 1974er-Kalender ist Österreich nicht mehr vorgesehen. Die skandalöse 44. Ausgabe der Alpenfahrt war auch die letzte. ■

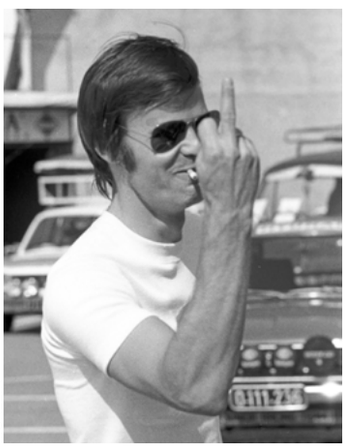


MCKLEIN

Die Unschuld vom Lande: Alpine-Rennleiter Jacques Cheinisse (rechts)

MCKLEIN

Für ein Dreivierteljahr Alpenfahrt-Sieger: Bernard Darniche im Alpine



MCKLEIN

Not amused: Achim Warmbold

MCKLEIN

Schnell, aber nicht im Ziel: Röhrl

MCKLEIN

Chancenlos, aber spektakulär: Günther Janger im VW Käfer

CENTRAL EUROPEAN RALLY
GERMANY / CZECH REPUBLIC / AUSTRIA

WRC FIA WORLD RALLY CHAMPIONSHIP

26.-29.10.2023
JETZT TICKETS SICHERN!
centraleuropeanrally.eu

ADAC
AUTOKLUB ČESKÉ REPUBLIKY
ÖAMTC

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

ADAC MOTORSPORT

Titelanwärter (v.l.): Tabellenführer Preining, Verfolger Bortolotti und Außenseiter Feller

Der Showdown

Am Wochenende wird der Meister der 37. DTM-Saison ausfindig gemacht. Wie stehen für wen die Chancen? Und wie sieht es in den restlichen Wertungen vor dem Finale in Hockenheim aus?

Von: **Michael Bräutigam**

Die Konstanz war bislang der größte Trumpf für Thomas Preining. Der Manthey-Porsche-Pilot punktete in allen bisherigen 14 Saisonrennen und gewann eines davon. Dass er dreimal außerhalb der Top 10 landete, war zwei verkorksten Boxenstopps (Oschersleben, Norisring) sowie einer Strafe für einen Rempler (Lausitzring) zuzuschreiben. Ansonsten stehen nur einstellige Ergebnisse für den Österreicher zu Buche.

„Letztlich müssen wir auf uns selbst schauen. Das ist das, was wir das ganze Jahr über gemacht haben und was für uns gut funktioniert hat“, blickt Preining auf den Saisonverlauf zurück – und verrät damit auch schon seine Herangehensweise fürs Finale.

Die Konstanz des Tabellenführers rührt auch daher, dass der Porsche bislang immer konkurrenzfähig war. Und auch in Hockenheim dürfte der neue 911 GT3 R keine Schwächen haben. Im ADAC GT Masters, das mit der gleichen Balance of Performance wie die DTM fährt und schon ihren Auftakt-Event dort hatte, gab es zwei klare Porsche-Siege.

Bortolotti wie im Vorjahr

Verfolger Mirko Bortolotti hat im ebenfalls neuen Lamborghini Evo 2 eine nicht minder scharfe Waffe für seinen Angriff. Es gilt, ein Defizit von zehn Punkten aufzuholen. Sollte der in Wien lebende Italiener das schaffen, wäre er auch bei Punktgleichheit Meister. Er bringt es auf drei Siege, Preining nur auf einen. Und wenn Preining nach Siegen gleichziehen würde – sprich: einen Doppelsieg feiern könnte –, wäre er ohnehin neuer Champion.

Bortolotti und sein SSR-Huracán haben deutlich stärkere Schwankungen in der Formkurve. Drei Siege stehen auch einigen harzigen Rennen gegenüber. Als Tiefpunkte waren ein technikbedingter Nicht-Start am Nürburgring-Sonntag sowie eine Kollision plus Reifenschaden am Spielberg-Sonntag zu verzeichnen, somit also zwei Nuller.

Entscheidend wird wohl die Tagesform der beiden Hauptanwärter sein. Beide konnten schon im letzten Jahr beim Finale noch

> „Letztlich müssen wir auf uns selbst schauen. Das ist das, was wir das ganze Jahr über gemacht haben und was für uns gut funktioniert hat.“
>
> Thomas Preining

Meister werden, kennen die entsprechende Drucksituation also. Beiden gemein ist außerdem eine gewisse mentale Unerschütterlichkeit. Wahrlich ein Zweikampf auf Augenhöhe.

Dritter im Bunde der Titelanwärter ist Ricardo Feller mit seinem Abt-Audi. Er liegt 31 Punkte hinter Preining. Das entspricht genau seiner Ausbeute vom Lausitzring, seinem bislang besten DTM-Rennwochenende des Jahres. Und das bedeutet auch: Ohne zwei massive Fehltritte von Preining und Bortolotti und zwei eigene starke Ergebnisse dürfte der Zug für den Schweizer abgefahren sein. „Aufgegeben wird nur bei der Post“, sagte der jedoch nach den Rennen in Spielberg kämpferisch. Und Hockenheim ist mit chaotischen Saisonfinalen historisch durchaus vorbelastet.

Der Vollständigkeit halber sei erwähnt, dass der amtierende Meister Sheldon van der Linde (Schubert-BMW) ebenfalls noch rechnerische Chancen auf die Titelverteidigung hat. Bei 52 Punkten Rückstand auf Preining und noch 56 maximal zu holenden Punkten muss er aber auf ein mittleres Wunder hoffen.

Vier Teams kämpfen

Wie bei den Fahrern ist auch die Titelentscheidung bei sowohl Teams als auch Herstellern noch offen. In der Teamwertung liegen vier Mannschaften innerhalb 30 Punkten. Hinter dem Manthey-EMA-Team (283 Punkte) mit dem Duo Thomas Preining/Dennis Olsen haben also auch Abt Sportsline (256), SSR Performance (255) und auch die Vorjahres-Champions von Schubert Motorsport (253) noch Titelchancen. Der Rest hat selbst für rechnerische Ambitionen zu viel Rückstand.

In der Markenwertung hat Porsche ein recht beruhigendes Polster von 41 Punkten gegenüber Lamborghini. Hier beträgt der Kreis der rechnerisch verbliebenen Titelkandidaten noch fünf Marken. Einzig Ferrari ist auch mathematisch aus der Gleichung raus. So oder so: Die Chance ist groß, dass Porsche oder Lamborghini mindestens einen der großen Pokale abräumen werden. ■

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Supercars

Doch Anpassungen?

Nach dem 1000-km-Rennen in Bathurst hat Supercars nun doch entschieden, weitere Anpassungen der Ford anzudenken.

Von: **Michael Bräutigam**

Im Verlauf des prestigeträchtigsten Rennwochenendes des Jahres hatten die Serien-Organisatoren noch darauf gepocht, dass nicht genügend Kriterien erfüllt seien, um weitere Anpassungen zur Angleichung zwischen Ford und Chevrolet zu erwägen.

Tatsächlich waren sechs der zehn Autos im Top-10-Shootout von Ford, und das DJR-Team holte sogar einen Podestplatz. Doch offenbar hat man nun eingesehen, dass es Handlungsbedarf gibt. Das Problem ist, dass der Ford auf eine schnelle Runde gesehen durchaus konkurrenzfähig ist, danach jedoch die Hinterreifen stärker frisst als der Chevy.

Die Ford-Teams hatten deshalb schon in Bathurst darum gebeten, neue Teile im Bereich der Front installieren zu dürfen, um die Aero-Balance mehr nach hinten zu verschieben. Die Teile sind also bereits da. Wie Speedcafe.com berichet, ist der Prozess zur Angleichung angestoßen.

„Die Überlegungen zur Anpassung haben begonnen", wird ein Supercars-Sprecher zitiert. Es wird höchste Zeit für die Ford-Teams. Trotz bereits einiger Angleichungen hat Chevrolet 22 der bislang 24 Saisonrennen gewonnen. Ein Ford-Sieg kam am grünen Tisch zustande, der zweite wegen Glück mit dem Safety Car, wodurch eine aggressive alternative Strategie aufging.

Sollten Änderungen kommen, werden diese schon nächste Woche in Surfers Paradise aktiv. ■

MOTORSPORT IMAGES

In der Gen3-Ära fährt Ford generell hinterher – das könnte sich bald ändern

ADAC Tourenwagen Junior Cup

Arndt gewinnt Krimi

Leon Arndt (Dörr Motorsport) krönte sich mit einem Sieg beim Finale am Nürburgring zum Meister der dritten Saison im Tourenwagen Junior Cup.

Von: **Michael Bräutigam**

Die Zeichen standen gut für einen Kampf auf Augenhöhe zwischen Arndt und seinem ersten Verfolger Mattis Pluschkell (Georg Motorsport). Letzterer gewann im Juli schon die Rennen auf der Sprintstrecke des Nürburgrings. Auch auf dem GP-Kurs legte er im Qualifying mit der Pole für Samstag vor.

Während er daraufhin souverän zu seinem fünften Saisonsieg fuhr, musste Arndt kämpfen. Nach einer mitverschuldeten Kollision im Anfangsgetümmel fiel er zunächst bis auf P12 zurück, legte dann aber eine Aufholjagd hin, die ihn bis auf P3 – hinter Podiums-Debütant Max Schlichenmeier (Konrad Motorsport) – beförderte. Die Tabellenführung war trotzdem weg.

Doch am Sonntag riss der Hockenheimer das Ruder in der Meisterschaft noch einmal herum. Nach der Pole-Position lagen nur mehr zwei Punkte zwischen Pluschkell und Arndt. Der Polesetter fuhr dabei ähnlich souverän zum Sieg wie Pluschkell am Samstag. Bei schwierigen Streckenbedingungen lag dieser teilweise nur auf P5. Am Ende wurde es P2 und der Vizetitel. Julian Konrad (Konrad Motorsport) schaffte auf P3 sein erstes Podest. Ein Trost für Georg Motorsport: Die Thüringer gewannen knapp vor Dörr die Teamwertung. ■

ADAC TOURENWAGEN JUNIOR CUP

Am Ende doch den ganz großen Pott geholt: Leon Arndt und sein Dörr-Up

NACHRICHTEN

DTM: ENGELHART GIBT DOPPELTES COMEBACK

Christian Engelhart kehrt beim Finale in Hockenheim in die DTM zurück. Der Sieger vom Oschersleben-Sonntag dieses Jahres wird allerdings keinen Porsche fahren, sondern gibt ein Comeback im Lamborghini-Cockpit. Er wird das zweite Grasser-Auto neben Clemens Schmid pilotieren und könnte zum wichtigen Helfer für Lambo-Kollege Mirko Bortolotti (SSR) werden – der ausgerechnet gegen einen Porsche-Fahrer um den Titel kämpft (siehe S. 26).

TCR ITALY: GIROLAMI WIEDER TABELLENFÜHRER

Beim vorletzten Saisonevent der italienischen TCR-Serie hieß es auch in Vallelunga wieder: full House. Die Honda-Piloten waren dabei zunächst am stärksten und dann am unglücklichsten. Pole-Mann und Tabellenführer Niels Langeveld fiel am Samstag kurz vor Rennhalbzeit mit einem Reifenschaden aus. Ruben Volt fiel einem Technik-Defekt zum Opfer. So holte sich Aurélien Comte (Cupra) nicht nur den Sieg, sondern auch die Tabellenführung. Am Sonntag fuhr dann Franco Girolami (Audi) zum Sieg. Damit übernimmt er vor dem Finale in Imola (28./29. Oktober) auch wieder die Tabellenführung. Girolami hat 346 Punkte, Comte 332, Langeveld 317.

TW JUNIOR CUP: TESTTAG IN OSCHERSLEBEN

Nach der Saison ist vor der Saison – das gilt auch für den Tourenwagen Junior Cup. Die Serie bietet im Rahmen des „ADAC Talent Days" in Oschersleben (27. Oktober) Testfahrten mit dem Cup-Fahrzeug VW Up GTI an. Teilnehmen dürfen Fahrerinnen und Fahrer ab Jahrgang 2009 und älter. Ein halbstündiger Fahr-Slot kostet 490 Euro. Einige Junior-Cup-Teams bieten darüber hinaus ebenfalls Testfahrten an. Infos: www.tourenwagenjuniorcup.de

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Zieleinlauf in Las Vegas: Larson hält Bell um eine Fahrzeuglänge hinter sich

MOTORSPORT IMAGES

Larson im Finale

Kyle Larson (Chevrolet) hat sich mit einem Sieg in Las Vegas als Erster für den vierköpfigen Fahrerkreis qualifiziert, der in drei Wochen in Phoenix um den Titel kämpfen darf.

Von: **Michael Bräutigam**

Sieg in Stage 1, Sieg in Stage 2, und am Ende war Larson auch vorne. Doch ganz so einfach, wie es sich für den Hendrick-Piloten und Meister von 2021 hier liest, war das Rennen doch nicht. Die härteste Nuss, die es auf dem 1,5-Meilen-Oval zu knacken galt, hieß Christopher Bell. Der Toyota-Pilot von Joe Gibbs Racing hatte sich die Pole-Position gesichert und führte das 267-ründige Rennen über insgesamt 61 Runden an. Doch schon im ersten Segment musste er sich Larson geschlagen geben.

Der Ex-Champion dominierte scheinbar nach Belieben, musste sich nach einem kleinen Ausrutscher in die Wand gegen Rennmitte aber selbst einmal berappeln. Zudem erhöhte Bell in den letzten Runden noch einmal die Schlagzahl. Seinerseits den Final-Einzug vor Augen, kämpfte er sich Zehntel um Zehntel an den Chevy mit der Nummer 5 heran. Doch Larson blockte den Camry mit der Nummer 20 auf dem Weg zur Ziellinie ab und kreuzte diese mit letztlich nur 82 Tausendstelsekunden Vorsprung vor Bell.

Blaney disqualifiziert

„Zum Glück kämpft Christopher immer sehr sauber, das hätte viel verrückter ausgehen können“, bedankte sich der Sieger beim geschlagenen Kumpel. „Ich hätte nicht gedacht, dass er zum Ende noch mal so rankommen würde. Das war echt nervenaufreibend.“

Bell liegt trotz seiner guten Vorstellung aktuell sogar unter der Cut-Linie und dürfte, wenn es so bleibt, in Phoenix nicht um seinen ersten Titel kämpfen. „Ich weiß nicht, was ich sonst noch hätte machen können“, sagte der Toyota-Pilot. „Das war mein Moment, um es in die Final Four zu schaffen, aber es hat ganz knapp nicht gereicht. Es ist zwar noch nicht vorbei, aber es wäre schön gewesen, sich zu qualifizieren.“

Hinter Larson und Bell liefen mit Kyle Busch, Brad Keselowski und Ross Chastain drei Nicht-mehr-Playoff-Fahrer ein, dahinter die weiteren sechs verbliebenen Titelanwärter. Bitter wurde es jedoch für Ryan Blaney: Der Penske-Ford-Pilot lief eigentlich auf P6 ein, wurde dann aber nachträglich disqualifiziert: Der vordere linke Stoßdämpfer entsprach nicht der vorgegebenen Länge. Damit verlor er nicht nur die 31 Punkte für P6, sondern auch acht Stage-Punkte, die er in Las Vegas gesammelt hatte. Damit ist er nun für Homestead oder Martinsville praktisch in einer Must-Win-Situation, um es ins Finale zu schaffen. Aktuell wären zwei Hendrick- und zwei Gibbs-Piloten qualifiziert. ■

NASCAR CUP SERIES

Las Vegas/Nevada (USA)
33. von 36 Meisterschaftsläufen

1.	Kyle Larson (USA)	Chevrolet
2.	Christopher Bell (USA)	Toyota
3.	Kyle Busch (USA)	Chevrolet
4.	Brad Keselowski (USA)	Ford
5.	Ross Chastain (USA)	Chevrolet
6.	William Byron (USA)	Chevrolet
7.	Tyler Reddick (USA)	Toyota
8.	Martin Truex Jr. (USA)	Toyota
9.	Denny Hamlin (USA)	Toyota
10.	Chris Buescher (USA)	Ford

Gesamtwertung
nach 33 von 36 Rennen

1.	Larson (Chevrolet)	4084 Punkte
2.	Byron (Chevrolet)	4079
3.	Hamlin (Toyota)	4072
4.	Truex Jr. (Toyota)	4071
5.	Bell (Toyota)	4068
6.	Reddick (Toyota)	4056
7.	Buescher (Ford)	4048
8.	Blaney (Ford)	4015
9.	Keselowski (Ford)	2238
10.	Chastain (Chevrolet)	2213

NASCAR-NEWS

XFINITY SERIES: HERBST MIT ERSTEM TRIUMPH

Für den Einzug in die Playoffs reichte es bei Stewart-Haas-Pilot Riley Herbst (Ford) zwar in diesem Jahr nicht. Doch in Las Vegas konnte er sich mit einer dominanten Vorstellung zumindest endlich in die Siegerliste der zweiten NASCAR-Liga eintragen. Ganze 139 Starts dauerte es, bis er endlich – und ausgerechnet bei seinem Heimrennen – in die Victory Lane fuhr. Für die acht verbliebenen Playoff-Fahrer bedeutet Herbsts Sieg, dass noch niemand vorzeitig sein Final-Ticket lösen konnte.

CUP SERIES: SPIRE 2024 MIT ZWEI ROOKIES

Das Hinterbänkler-Team Spire Motorsports expandiert fürs kommende Jahr auf drei Autos. Dafür kaufte man einen Startplatz (Charter) von Live Fast Motorsport. Neben Corey LaJoie, der erst im August eine mehrjährige Vertragsverlängerung unterschrieb, tritt das Team mit zwei Rookies an. Das Cockpit der Nummer 77 übernimmt Carson Hocevar von Ty Dillon. Der neue dritte Chevrolet wird 2024 vom aktuellen Truck-Stammfahrer Zane Smith pilotiert.

EURO SERIES: MIT OVAL-LAUF UND OSCHERSLEBEN

Im Vorfeld des Saisonfinales in Zolder (siehe rechts) hat die NASCAR Euro Series den Kalender für 2024 vorgestellt. Der ist vor allem für deutsche Fans interessant: Nach den ersten drei Events in Valencia (13./14. April), Vallelunga (18./19. Mai) und Brands Hatch (8./9. Juni) geht es mit dem Comeback des Oval-Rennens in Venray (29./30. Juni) sowie in Most (31. August/1. September) zweimal unweit der deutschen Grenze weiter. Der Event in Oschersleben (21./22. September) ist als erster Playoff-Event mit doppelten Punkten behaftet. Auch das Finale geht für deutsche Fans gut erreichbar erneut in Zolder (12./13. Oktober) über die Bühne.

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Neuer Champion: Gianmarco Ercoli holte sich den Titel in der Pro-Wertung

EURONASCAR

Mit Geschmäckle

Mit Gianmarco Ercoli und Paul Jouffreau hat der europäische NASCAR-Ableger seine neuen Meister gefunden. An beiden Titelgewinnen haftet aber ein Beigeschmack.

Von: **Michael Bräutigam**

Wenn NASCAR neben engem und hartem Racing noch für etwas steht, dann vor allem für Dramen, Diskussionen und Kontroversen. Dass auch der Europa-Zweig der Stockcar-Szene diese Tugenden draufhat, zeigte sich beim Saisonfinale in Zolder.

Als dort am Sonntagmorgen in der EuroNASCAR 2 die erste Titelentscheidung anstand, war der erste sogenannte Shitstorm gerade abgeflacht. Was war passiert? Im Kampf um den Samstagssieg kamen sich die Titelanwärter Paul Jouffreau und Alberto Naska zu nahe. Der Italiener fiel aus, Jouffreau fuhr zum Sieg und war der Buhmann bei der durchaus großen Fan-Gemeinde des YouTube-Stars. Die ließ sich auch durch eine Zeitstrafe für die Kollision, die Jouffreau auf P7 zurückwarf und Gil Linster zum Sieger machte, kaum beruhigen.

Lachender Dritter war Vladimiros Tziortzis, der mit knappem Punktevorsprung nach Zolder kam und dort nie den Speed für ganz vorn hatte – plötzlich aber zehn Punkte Vorsprung vor dem entscheidenden Rennen. Doch für den Zyprioten reichte es am Ende nicht. Jouffreau fuhr einen klaren Start-Ziel-Sieg ein und fing Tziortzis (P5) um vier Punkte ab.

Für Naska kam es sogar noch dicker: Wie am Samstag musste er auch am Sonntag vorzeitig aufgeben und fiel daraufhin auf P6 der Tabelle zurück. Erfreulich aus deutschsprachiger Sicht: Patrick Schober, der in Oschersleben seinen ersten Sieg holte, fuhr mit P2 und P3 noch zweimal aufs Podest, womit er die Saison als Vierter beschließt.

Bruder-Hilfe für Ercoli

War der Titelgewinn in der EN2 schon mit einem kleinen Geschmäckle behaftet (nach dem Motto: Jouffreau durfte nach dem Samstagsabschuss weiterfahren und konnte nur dadurch Meister werden), wurde es in der Pro-Wertung so richtig kontrovers.

Der Titelkampf in der EuroNASCAR 2 war schon mit einem Geschmäckle behaftet. In der Pro-Wertung wurde es aber so richtig kontrovers: Der Bruder des Meisters drehte den Tabellenführer herum.

Der Samstag war zunächst ein sportliches Highlight. Auf nasser Strecke nutzte Lucas Lasserre all seine Erfahrung, um sich Platz um Platz nach vorne zu kämpfen und in der letzten Runde sogar noch P1 zu übernehmen. Aus 21 Punkten Rückstand machte er so die Tabellenführung: einen Punkt vor Vittorio Ghirelli (P6), derer fünf vor Ercoli (P10).

Ercoli war dabei ähnlich wie Tziortzis nicht schnell genug fürs Spitzenfeld und musste am Sonntag sogar von Platz 17 starten. Auf abermals feuchter Strecke überschlugen sich dann jedoch die Ereignisse: Während Tobias Dauenhauer dominant zu seinem zweiten Sieg fuhr und damit noch P6 in der Tabelle sicherte, ging dahinter die Post ab.

Lasserre sah auf P2 lange wie der sichere Sieger aus – aber nur, bis Gianmarcos jüngerer Bruder Mario Ercoli den Franzosen beim Überrunden drehte. Der lag zwar noch vor Ercoli, doch aus virtuell sieben Punkten Vorsprung wurde tatsächlich ein Punkt Rückstand. Ercoli bekam nämlich acht Zusatzpunkte für die meisten Überholmanöver. Erst nach einer nachträglichen Strafe für Lasserre (Start-Vergehen) beruhigten sich die Gemüter – und Ercoli konnte befreit den Titel feiern. ■

EURONASCAR

EN2-Meister: Paul Jouffreau

ENDSTAND EURONASCAR PRO

1.	Gianmarco Ercoli (I)	413 Punkte
2.	Lucas Lasserre (F)	398
3.	Vittorio Ghirelli (I)	391
4.	Anthony Kumpen (NL)	388
5.	Liam Hezemans (NL)	384
6.	Tobias Dauenhauer (D)	378
7.	Ulysse Delsaux (F)	345
8.	Martin Doubek (CZ)	341
9.	Paul Jouffreau (F)	330
10.	Giorgio Maggi (CH)	323

ENDSTAND EURONASCAR 2

1.	Paul Jouffreau (F)	428 Punkte
2.	Vladimiros Tziortzis (CY)	424
3.	Gil Linster (L)	406
4.	Patrick Schober (A)	388
5.	Martin Doubek (CZ)	373
6.	Alberto Naska (I)	371
7.	Jack Davidson (GB)	356
8.	Melvin de Groot (NL)	344
9.	Thomas Dombrowski (F)	335
10.	Claudio Remigio Cappelli (I)	334

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Weltmeisterlich zurück

Geschafft: Nach sieben Rennen voller Niederlagen ist Weltmeister Francesco Bagnaia auf die Siegerstraße zurückgekehrt

Die Siegesserie von Jorge Martín schien kein Ende zu nehmen, und nach dem Sprintrennen übernahm er die WM-Führung. Doch im Rennen stürzte der Pramac-Ducati-Pilot, und Francesco Bagnaia gewann aus der fünften Startreihe.

Von: **Imre Paulovits**

Die Wende im WM-Kampf schien gelaufen: Jorge Martín hatte sechs der letzten sieben Rennen gewonnen, nach seinem vierten Sprint-Sieg in Folge die WM-Führung von Francesco Bagnaia übernommen, und er fuhr auch über die volle Distanz wieder allen auf und davon. Bagnaia hingegen wurde die Probleme auch in Mandalika nicht los. Er musste durch die Q1, wo ihn gerade sein Teamkollege Enea Bastianini vom zweiten Platz verdrängte und so auf den 13. Startplatz zwang. Der Lauf von Jorge Martín schien unaufhaltbar. Bis er mit drei Sekunden Vorsprung schon wie der sichere Sieger aussah, sich aber in der 13. von 27 Runden völlig unerwartet in Turn 11 hinlegte. „Ganz mein Fehler", entschuldigte er sich bei seinem Team. „In Turn 10 bin ich etwas zu weit hinausgetragen worden, dabei hat sich Schmutz in meinen Vorderreifen eingebrannt, und beim Einlenken von Turn 11 auf der Bremse ist er mir schlagartig weggerutscht."

Weltmeister Bagnaia hatte zu diesem Zeitpunkt gerade Maverick Viñales eingeholt, kämpfte den Aprilia-Werkspiloten nieder und setzte sich an der Spitze ab. Wenn ihn Viñales und der zum Schluss unheimlich starke Fabio Quartararo auch fast wieder einholten, stand er doch wieder ganz oben. Dem Ducati-Werksteam fiel eine ganze Gebirgskette vom Herzen.

Alles neu in Mandalika

Seit letztem Jahr wurde die Strecke von Mandalika komplett neu asphaltiert. „Tolle Arbeit, es gibt überhaupt keine Wellen, und die Steinchen bleiben, wo sie hingehören", war die einhellige Meinung der Piloten. Aber im Gegensatz zum Vorjahr, als heftige Regengüsse das Wochenende verwässert hatten, hatte es in Lombok seit Wochen nicht mehr geregnet, und da die Strecke nur einen Steinwurf vom Meer entfernt liegt, wehte der Wind reichlich feinen Sand herüber. So galt es erst einmal, diesen wegzufahren und Gummi aufzutragen, und die Linie, die am Freitag Grip bekam, war zunächst nur wenige Zentimeter breit. Wer von ihr abkam, rutschte hilflos herum. Michelin brachte nach der Erfahrung aus dem Vorjahr Reifen, die zwar auf große Hitze und den abrasiven Charakter der Strecke ausgelegt waren, aber doch wenig Probleme machten. „Sie sind viel näher an den ‚normalen' Reifen dran als die letztes Jahr", freute sich Marc Márquez, der mit der Honda nicht mehr die Probleme wie damals hatte. Auch die Aprilias erlebten wieder ein Hoch, in den schnellen Kurven waren sie wieder eine Klasse für sich, und Aleix Espargaró und Maverick Viñales beendeten den Freitag auf den ersten beiden Plätzen.

> „In Turn 10 war ich zu weit, habe Dreck auf meinen Vorderreifen bekommen, und beim Einlenken von Turn 11 ist er mir weggerutscht. "
>
> Jorge Martín

Dahinter folgte eine Sensation. Marco Bezzecchi, der sich am Wochenende zuvor das rechte Schlüsselbein gebrochen hatte und am Sonntag operiert wurde, entschied sich am Mittwoch, doch den Flug nach Indonesien anzutreten. „Am schwierigsten war es, meine Mutter zu überzeugen", grinste er. Am Freitagmorgen, nach einer durchflogenen Nacht, saß er morgens um vier

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

DUCATI

MOTOGP

Wie gewonnen, so zerronnen: Jorge Martín war für 24 Stunden WM-Leader

MOTOGP

Bagnaia: Michelins 500. GP-Sieger

MOTOGP

Es wurde noch knapp: Maverick Viñales (#12) und Fabio Quartararo (#20) holten Bagnaia (#1) zum Schluss fast ein

für den gleichen Binnenflug am Regionalflughafen von Jakarta wie die MSa-Berichterstatter, klemmte sich in die Maschine mit der Beinfreiheit eines Porsche-911-Rücksitzes, landete um zehn vor acht auf Lombok und wurde zur Strecke gebracht. Im ersten Training legte er sich gleich einmal hin, am Freitagabend war er aber Drittschnellster! Sein Teamkollege Luca Marini, der mit einem gebrochenen linken Schlüsselbein fuhr, toppte das Ganze noch einmal, als er am Samstag die Pole-Position herausfuhr. Dann fuhren beide VR46-Piloten im Sprintrennen aufs Podest!

Trotz aller Warnungen

Doch die Hitze setzte den Reifen mehr zu als erwartet. Bis dahin hatten fast alle auf den weichen Hinterreifen gesetzt, aber der sah bei einigen ziemlich mitgenommen aus, Michelin entdeckte bei Brad Binder gar Blasen und riet den Fahrern davon ab, ihn am Sonntag zu verwenden. Einige, darunter Aprilia-Werkspilot Aleix Espargaró, taten es doch und erlebten ein Waterloo.

Fabio Quartararo, der im Sprint Fünfter war, zeigte nicht viel Freude daran, aber sein jugendlicher Optimismus schimmerte doch wieder durch. „Wir haben über die Distanz die Pace. Aber überholen können wir mit der Yamaha nach wie vor nicht.“ Und er sollte am Sonntag recht behalten. In den letzten Runden war der Yamaha-Pilot der Schnellste, holte bis zu einer Sekunde pro Runde auf Bagnaia und Viñales auf, doch als er bei dem Aprilia-Piloten ankam, kam er an ihm einfach nicht vorbei. Dafür kamen sie gemeinsam Francesco Bagnaia immer näher, zwei Kurven vor Schluss waren sie dran. „Nach dem Barcelona-Crash war ich in einem scheinbar nicht endenden Tief. Aber jetzt bin ich wieder raus!“, strahlte der Weltmeister hinterher. „Deshalb wollte ich diese letzte Runde einfach nur genießen. Ich wusste, dass sie mich in den letzten beiden Kurven nicht überholen konnten.“ ■

DREI FRAGEN AN FRANCESCO BAGNAIA

WIE ERKLÄREN SIE SICH IHRE AUFERSTEHUNG IM RENNEN?
Nach dem Quali und dem Sprintrennen war ich ziemlich am Boden. Ich hatte Probleme, die frischen Reifen zu nutzen, und ich konnte nicht überholen, obwohl ich eigentlich eine gute Pace hatte. Ich habe über Nacht mit meinem Team gearbeitet, und im Warm-up fühlte ich mich schon besser. Ich probierte Überholmanöver, und sie funktionierten. Ich habe nach dem Start versucht, so schnell wie möglich nach vorn zu kommen, und der harte Vorderreifen kam mir sehr entgegen. Als ich Dritter war, habe ich nur noch weiter gepusht, um auch Maverick einzuholen. Ich begann einen Drop hinten zu spüren, und ich war mir sicher, dass auch Jorge Martín bei seiner Pace Probleme bekommen würde. In den letzten zehn Runden wusste ich, dass es mein Rennen wird.

WAS HABEN SIE GEDACHT, ALS SIE JORGE MARTÍN IM KIESBETT SAHEN?
Da wurde mir klar, dass es wichtig ist, dieses Rennen zu gewinnen. Aber in den Rechtskurven musste ich mit dem Vorderrad aufpassen. Ich konnte nicht mit dem weichen Vorderreifen fahren, weil ich damit nicht meinen Stil fahren konnte. So war der harte die richtige Wahl.

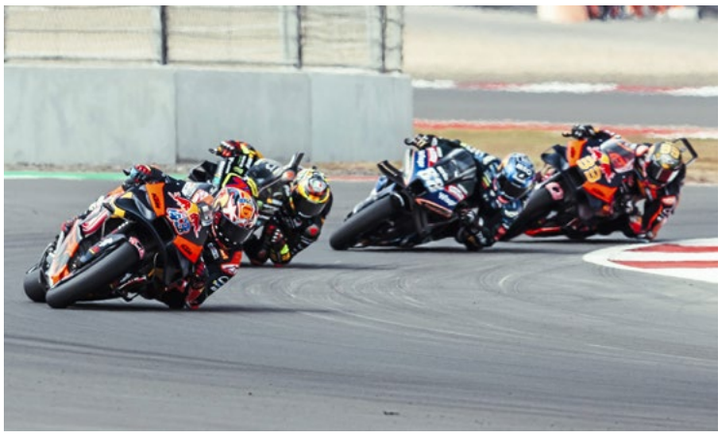
FÜHLEN SIE SICH JETZT WIEDER IN FORM FÜR DIE TITELVERTEIDIGUNG?
Dieser Sieg fühlte sich wie der in Malaysia letztes Jahr an. Ich habe dieses Gefühl nach dem Barcelona-Crash gebraucht, und dieser Sieg gibt uns sehr viel Motivation.

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Inklusive Straftaten

Wenn auch beide KTM-Werksfahrer im Rennen in den Top 7 landeten, erlebte vor allem Brad Binder bis dahin so einige Abenteuer. Einmal wurde er abgeschossen, dann bekam er zwei Long-Lap-Strafen.

Von: **Imre Paulovits**



POLARITY PHOTO

Jack Miller (#43) und Brad Binder (#33): Viele Abenteuer in Indonesien

Der Kohlefaser-Rahmen der KTM funktionierte auch auf dem Mandalika Street Circuit gut, und sowohl Brad Binder als auch Jack Miller schafften es gleich in die Q2. Dort schaffte Binder die fünfte, Miller die zehnte Zeit, womit der Australier nicht ganz zufrieden war: „Es ist nicht leicht hier, wenn man pusht, eine Runde ohne Vorderradrutscher hinzubekommen. Meine Quali-Runde war auch nicht ohne." Im Sprintrennen konnten die beiden KTMs gleich vorwärts streben, doch Binder wurde bereits in der zweiten Runde auf P4 liegend von Aleix Espargaró abgeräumt: „Die Linie war sehr schmal. Er wollte angreifen und hat das Vorderrad verloren, das kann jedem passieren. Aber damit war mein Rennen gelaufen." Damit er Daten vor allem von den Reifen sammeln konnte, fuhr Binder das Rennen aber zu Ende. Jack Miller wurde Neunter. „Ich hatte gleich in der ersten Runde einen herben Rutscher, bin von der Strecke gekommen und habe Plätze verloren, danach war es sehr schwer zu überholen. Und dann bin ich auch noch auf der Auslaufrunde in der Boxengasse auf die Nase gefallen. Ich sah 74 auf dem Tacho, wollte in die Bremse greifen, die war kalt. Als sie auf Temperatur kam, biss sie zu, und ich lag auf dem Gesicht."

Am Sonntag kollidierte Binder dann mit Luca Marini, der so zu Sturz kam, und bekam dafür eine Long-Lap-Penalty. Nach einer Aufholjagd vom zehnten Platz rempelte er einmal Miguel Oliveira an und bekam eine zweite Longlap, von da kämpfte er sich bis auf P5 vor, bevor ihn in der letzten Runde noch der furiose Marco Bezzecchi überholte. „Mir sind einmal die Beläge von der Bremse vibriert. Ich habe Panik bekommen und in die Hinterradbremse getreten, um etwas zu verzögern, dabei bin ich mit Luca kollidiert. Es tut mir leid", entschuldigte sich Binder. ■

KOMMENTAR

ES WAR SCHÖN ZU SEHEN, dass beim zweiten Mandalika-Grand-Prix alles viel besser organisiert war und glatter lief. Auch der neue Asphalt erntete nur gute Kritik von den Fahrern, es gab keine bösen Überraschungen mit herausbrechenden Körnern. Was die indonesischen Fans besonders macht, ist, dass sie die Fahrer gleich in ihre lokalen Umgangsformen einbinden können, ihnen indonesische Wörter beibringen, die dann im Internet viral gehen und sie noch mehr zu Stars machen. Dass Pecco Bagnaia gewonnen hat, hat die Fans dann noch mehr in Wallung gebracht. Er hat nach Marc Márquez die meisten Fans in Indonesien. Und so stürmten sie alle zur Siegerehrung, und bei seinem ersten GP-Sieg seit dem Red Bull Ring konnte Pecco in einer ähnlichen Stimmung mit ihnen feiern wie in Mugello. Man kann nur hoffen, dass sich dieser Grand Prix in den nächsten Jahren genauso weiterentwickelt.

Dian Sulistiyowati, Reporterin

AUS DEM FAHRERLAGER

ENTWICKLUNG

Es ist unglaublich, wie sich die Struktur von Lombok in den drei Jahren seit dem Streckenbau verändert hat, und wie sich die Industrie auf diesen GP vorbereitete. Fast alle Zufahrtsstraßen vom Flughafen waren komplett von Werbeflaggen gesäumt. Letztes Jahr gab es nur wenige Unterkünfte in der Nähe der Strecke, nun haben viele anliegende Häuser Gästezimmer eingerichtet. Weil dies auch den Teams nicht verborgen blieb, erlebte man morgens ungewohnte Szenen. Normalerweise kommt jedes Team mit mehreren Mietwagen oder Kleinbussen zur Strecke. Weil es auf Lombok aber billig Roller zu mieten gibt, sah man nun Teammitglieder in Teamkleidung zu zweit auf Rollern von den Hügeln rollen. Auch das Pullman-Hotel auf dem Areal ist mittlerweile fertig, vor ihm parkten ständig Staatskarossen.

KULTURGUT

Bei der Eröffnungsfeier vor dem MotoGP-Rennen zeigte Lombok stolz seine Tanz-, Musik- und Trachtenkultur. Die halbe Ziel-gerade war von Trommlern und Tanzgruppen ausgefüllt. Auffällig war dabei, dass die Tänzerinnen zu den traditionellen bunten Trachten weiße Sneaker trugen. Die Nationalhymne wurde von Putri Ariani gesungen, ein blindes Mädchen, das sich mit 17 Jahren bei einem Talentwettbewerb in den USA in die Herzen der Welt gesungen hat und erst zwei Tage vor dem GP die TikTok-Awards abräumte. Sie riss auch das MotoGP-Publikum mit. Gleich nach der Siegerehrung begann ein DJ eine Party, die bis nachts um halb vier dauerte.

SULISTIYO

Traditionelle Trommler: Der Mandalika-GP war ein Kulturereignis

KRIEGER

Mehrere indonesische Minister überreichten vor der Pressekonferenz am Sonntag traditionelle Kurzschwerter von früheren indonesischen Kriegern an Francesco Bagnaia, Maverick Viñales und Fabio Quartararo. Die edle Schmiedearbeit beeindruckte die MotoGP-Helden. Und die Minister konnten bei dieser Gelegenheit zeigen, wie sehr sie den Indonesien-Grand-Prix als ihre persönliche Sache betrachten.

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

MOTOGP-ERGEBNISSE

Mandalika (RI) – 15. Oktober 2023 15. Lauf zur Motorrad-Weltmeisterschaft; 116,127 km über 27 Runden à 4,301 km. 21 Fahrer gestartet, 14 gewertet.
Wetter/Piste: trocken, Luft: 31 Grad, Asphalt: 57 Grad. Schnitt des Siegers: 168,5 km/h.

RENNERGEBNIS

	Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückstand	Topspeed	Schnellste Rde.	Reifen v./h.	Punkte
1.	Francesco Bagnaia (I)	Ducati D16 GP23	27	41.20,293 min	314,8 km/h	1.31,324 min	H/M	25
2.	Maverick Viñales (E)	Aprilia RS-GP	27	+0,306 sec	314,8 km/h	1.31,314 min	M/M	20
3.	Fabio Quartararo (F)	Yamaha YZR-M1	27	+0,433 sec	311,2 km/h	1.31,116 min	S/M	16
4.	Fabio Di Giannantonio (I)	Ducati D16 GP22	27	+6,962 sec	311,2 km/h	1.31,197 min	S/M	13
5.	Marco Bezzecchi (I)	Ducati D16 GP22	27	+11,111 sec	312,1 km/h	1.31,351 min	S/M	11
6.	Brad Binder (ZA)	KTM RC16	27	+11,228 sec	313,0 km/h	1.31,159 min	M/M	10
7.	Jack Miller (AUS)	KTM RC16	27	+12,474 sec	313,0 km/h	1.31,463 min	S/M	9
8.	Enea Bastianini (I)	Ducati D16 GP23	27	+12,684 sec	311,2 km/h	1.30,906 min	H/M	8
9.	Álex Rins (E)	Honda RC 213 V	27	+22,540 sec	306,8 km/h	1.31,791 min	S/M	7
10.	Aleix Espargaró (E)	Aprilia RS-GP	27	+30,468 sec	313,0 km/h	1.31,467 min	S/S	6
11.	Takaaki Nakagami (J)	Honda RC 213 V	27	+30,823 sec	305,0 km/h	1.31,675 min	S/S	5
12.	Miguel Oliveira (P)	Aprilia RS-GP	27	+36,639 sec	312,1 km/h	1.31,823 min	S/S	4
13.	Raúl Fernández (E)	Aprilia RS-GP	27	+42,864 sec	308,5 km/h	1.31,712 min	S/S	3
14.	Franco Morbidelli (I)	Yamaha YZR-M1	23	+4 Runden	312,1 km/h	1.31,280 min	S/M	2
	Nicht gewertet:							
	Johann Zarco (F)	Ducati D16 GP23	14	+13 Runden	311,2 km/h	1.32,596 min	H/M	-
	Jorge Martín (E)	Ducati D16 GP23	12	+15 Runden	313,9 km/h	1.31,035 min	S/M	-
	Joan Mir (E)	Honda RC 213 V	11	+16 Runden	308,5 km/h	1.31,577 min	S/M	-
	Augusto Fernández (E)	KTM RC16	10	+17 Runden	307,6 km/h	1.31,436 min	M/M	-
	Marc Márquez (E)	Honda RC 213 V	7	+20 Runden	305,9 km/h	1.31,909 min	S/M	-
	Luca Marini (I)	Ducati D16 GP22	4	+23 Runden	300,8 km/h	1.48,616 min	S/M	-
	Pol Espargaró (E)	KTM RC16	1	+26 Runden	294,2 km/h	-	M/S	-

QUALIFYING

	Fahrer	Zeit
1.	Marini	1.29,978 min
2.	Viñales	1.30,009 min
3.	A. Espargaró	1.30,132 min
4.	Quartararo	1.30,516 min
5.	Binder	1.30,698 min
6.	Martin	1.30,742 min
7.	Di Giannantonio	1.30,766 min
8.	M. Márquez	1.30,864 min
9.	Bezzecchi	1.30,908 min
10.	Miller	1.30,970 min
11.	Bastianini	1.31,061 min
12.	Oliveira	1.31,193 min
13.	Bagnaia	1.30,626 min
14.	Zarco	1.30,713 min
15.	Morbidelli	1.30,729 min
16.	P. Espargaró	1.31,006 min
17.	R. Fernández	1.31,031 min
18.	A. Fernández	1.31,034 min
19.	Mir	1.31,143 min
20.	Nakagami	1.31,192 min
21.	Rins	1.31,458 min

SPRINTRENNEN

	Fahrer	Zeit/Rückstand
1.	Martín	19.49,711 min
2.	Marini	+1,131 sec
3.	Bezzecchi	+2,081 sec
4.	Viñales	+2,720 sec
5.	Quartararo	+3,121 sec
6.	Di Giannantonio	+4,203 sec
7.	Bastianini	+4,981 sec
8.	Bagnaia	+5,465 sec
9.	Miller	+7,852 sec
10.	Oliveira	+8,942 sec
11.	Nakagami	+12,034 sec
12.	Zarco	+14,015 sec
13.	A. Fernández	+14,823 sec
14.	R. Fernández	+15,699 sec
15.	Morbidelli	+23,331 sec
16.	Mir	+24,894 sec
17.	P. Espargaró	+27,169 sec
18.	Rins	+28,980 sec
19.	Binder	+43,090 sec

Schnellste Runde: Bezzecchi 1.30,724 min

WM-STAND FAHRER

	Fahrer	Punkte
1.	Bagnaia	346
2.	Martín	328
3.	Bezzecchi	283
4.	Binder	211
5.	A. Espargaró	177
6.	Viñales	165
7.	Zarco	162
8.	Marini	144
9.	Miller	135
25.	Folger	9
26.	Bradl	8

WM-STAND MARKEN

	Marke	Punkte
1.	Ducati	527
2.	KTM	283
3.	Aprilia	266
4.	Yamaha	152
5.	Honda	149

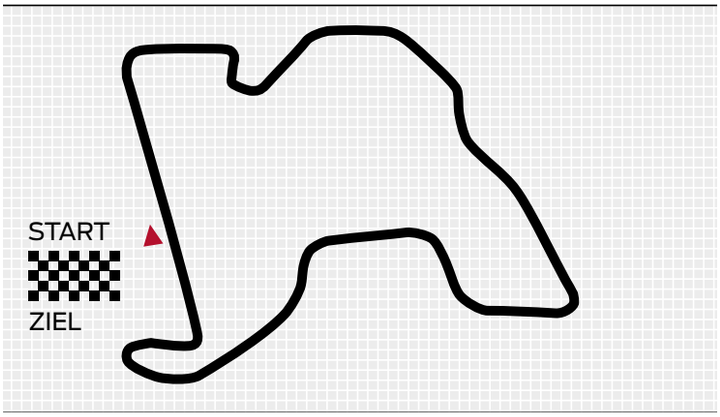
WM-STAND TEAMS

	Team	Punkte
1.	Pramac Racing	490
2.	Mooney VR46 Racing Team	427
3.	Ducati Lenovo Team	392
4.	Red Bull KTM Factory Racing	346
5.	Aprilia Racing	342
6.	Monster Energy Yamaha MotoGP	211
7.	Gresini Racing MotoGP	178
8.	Cryptodata RNF MotoGP team	116
9.	LCR Honda Idemitsu	110
10.	GasGas Factory Racing Tech3	88

MANDALIKA INTERNATIONAL CIRCUIT (RI) 4,301 KM

Rundenrekord: **1.30,906, Enea Bastianini (Ducati), 2023**
Trainingsrekord: **1.29,978, Luca Marini (Ducati), 2023**
Topspeedrekord: **316,7 km/h, Jorge Martín (Ducati) und Francesco Bagnaia (Ducati), 2023**

STRECKE



„Jetzt weiß Pecco, dass eine Titelverteidigung noch schwerer ist als der erste Titelgewinn. Aber auch Jorge steht jetzt schwer unter Druck."

Marc Márquez

DUCATI

Dall'Igna und Bagnaia: Wieder Pokal

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Acosta in Meisterform, Can

Pedro Acosta: Siebten Saisonsieg sauber eingefahren. Nun könnten Rekorde purzeln

MOTOGP

So sehr sich Arón Canet auch bemühte, er muss weiter darauf warten, nicht als der ewige Zweite in der Moto2 zu gelten. Denn Pedro Acosta hatte trotz eines bösen Sturzes am Freitag im Rennen das Quäntchen Extra.

Von: **Dian Sulistiowati**

Kaum war das Rennen vorüber, zog Pedro Acosta seinen rechten Stiefel aus, damit sein bandagierter Knöchel Luft bekam. „Es ist nichts gebrochen, aber ich habe mir die Bänder gedehnt. In der Clínica haben sie mich getapt, und ich habe es das ganze Wochenende drangelassen, damit ich mir ja nicht noch etwas verdrehe oder zerre“, gab er zu. „Aber viel schlimmer erging es meinem Motorrad. Alles war krumm, mein Team

MotoGP

Marc Márquez wirklich bei Gresini

Am Donnerstag wurde bestätigt, wovon alle schon seit dem Sommer redeten: Marc Márquez wird 2024 im Gresini-Team neben seinem Bruder diesjährige Ducati einsetzen. Und jetzt wird es auf dem Transfermarkt noch einmal bunt.

Von: **Imre Paulovits**

Dass Marc Márquez bei Gresini fahren wird, war trotz aller vorangegangenen Spekulationen das Gesprächsthema des Wochenendes. „Ich habe einen Ein-Jahres-Vertrag. Mir ist klar, dass ich nun bei meinem Kampf um den WM-Titel nicht mehr die Entwicklungskraft eines Werkes hinter mir habe“, gab der 30-jährige Spanier zu. „Ich werde aber das beste Motorrad haben, das derzeit existiert, und wir haben letztes und dieses Jahr gesehen, was mit diesen Motorrädern möglich ist. Ich habe sehr lange nachgedacht, und ich bin immer wieder hin und hergeschwenkt. Aber am Donnerstag nach dem Japan-GP war es endgültig, und ich habe es Honda mitgeteilt.“

Neben all den finanziellen Einbußen ist der Schritt mit einem gewaltigen Risiko verbunden. „Mir ist klar, dass ich jetzt ganz neu lernen muss. Ich bin die Honda elf Jahre lang gefahren, sie war mit mir lange Zeit die stärkste Kombination in der MotoGP. Vielleicht wird sie das in Zukunft irgendwann wieder sein, ich habe mir nicht alle Türen zugeschlagen.“ Bei Honda rollen nun Köpfe. Nan sah in Indonesien auffällig viele Japaner, die in Honda-Shirts nicht unbedingt an der Honda-Box zu finden waren. Es wird nach Personal gesucht, und es muss ein Fahrer für den frei gewordenen Platz gefunden werden. Es wird geprüft, welcher Fahrer aus seinem Vertrag gesprengt werden kann, Miguel Oliveira war einer der Namen, der genannt wurde, und der Portugiese dementierte nicht.

Marc Márquez: Den bestbezahlten Werksfahrerjob gegen Privatteam getauscht

MOTOGP

Derweil fuhr der arbeitslos gewordene Fabio Di Giannantonio die Gresini-Ducati als bester Satelliten-Pilot auf Platz 4 und war emotional völlig aufgelöst. „All meine Arbeit ist endlich belohnt worden. Ich gebe die Idee, 2024 MotoGP zu fahren, nicht auf. Es wird sich noch einiges tun, und ich denke, Teams werden einen Fahrer brauchen, der einen guten Job macht.“ ■

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

et endlich top

musste ein komplett neues aufbauen. Sie haben aber perfekte Arbeit geleistet, es hat alles perfekt funktioniert." Es passierte bereits in der zweiten Runde des ersten Trainings. Dass er sich schon am Nachmittag an die Spitze der Zeitentabelle katapultierte, ließ umso mehr aufhorchen. Arón Canet, der bei den letzten fünf Grands Prix drei Nuller schrieb, fuhr am Samstag die sechste Pole-Position seiner Moto2-Karriere heraus, wenn die ersten fünf – Canet, Manuel González, Filip Salac, Acosta und Fermin Aldeguer – auch nur um ganze sieben Hundertstelsekunden getrennt waren! Doch Acosta machte im Rennen kurzen Prozess, zog bereits in der dritten Runde an Canet vorbei an die Spitze, und so sehr dieser auch versuchte, ihm zu folgen, er musste einfach akzeptieren, dass er auch nach 13 zweiten Plätzen weiter auf seinen ersten Moto2-Sieg warten muss. „Zum Schluss hielten meine Reifen nicht mehr, aber ich bin froh, dass wir für den letzten Teil der Meisterschaft noch so konkurrenzfähig geworden sind", gibt Canet seinen Kampfgeist nicht auf. Acosta ist trotz des ganzen MotoGP-Hypes um seine Person herum erstaunlich zielgerichtet. „MotoGP ist nächstes Jahr, wir haben noch einen Job zu erledigen. Ich konzentriere mich ganz auf den Titelgewinn."

Lukas Tulovic war klar, dass er nach der Rückkehr von seinem Schlüsselbeinbruch ein hartes Wochenende in der Hitze von Mandalika erleben würde. „Ich konnte mich aber übers Wochenende steigern, und obwohl meine Pace nur eine Sekunde hinter der Spitze lag, reichte das nur für den hinteren Teil des Feldes. Ich musste in der ersten Kurve einem Sturz ausweichen, habe danach aufgeholt, aber bei der Hitze habe ich dann doch merken müssen, dass ich die letzten drei Wochen nicht richtig trainieren konnte." ■

NACHRICHTEN

MOTOGP

Álex Márquez versuchte wie Luca Marini und Marco Bezzecchi eine Rückkehr. Doch seine drei gebrochenen Rippen ließen kein so gutes Wochenende zu. Im ersten freien Training stürzte der bedauernswerte Gresini-Ducati-Pilot, als er versuchte, das Motorrad aufzuheben, schoss ihm wieder ein Schmerz durch die Rippen und er musste das Wochenende abbrechen.

Umso erstaunlicher lief das Comeback von Álex Rins. Vor zwei Wochen in Japan musste er den Versuch noch am Freitag abbrechen, nun quälte sich der LCR-Pilot durch das Wochenende. „Es war hart. Jeden Morgen hatte ich die gleichen Schmerzen, mit denen ich den Vortag beendet hatte, und es wurde immer schlimmer. Ich habe mir in den Rennen Schmerzmittel spritzen lassen, die Wirkung hat aber nicht einmal im Sprint über die Distanz gehalten. Im Rennen hat mich nur noch das Adrenalin bis ins Ziel getrieben." Seine Heldentat endete als bester Honda-Fahrer auf P9!

MOTOGP

Die Idee geisterte bereits einige Zeit durchs Fahrerlager, nun steht fest: Es wird eine Fahrergewerkschaft geben, mit Sylvain Guintoli als ihrem Sprecher. „Mittlerweile hat jede Profisportart eine Interessengemeinschaft – und das ist auch nötig", so Aleix Espargaró. „Wir werden nächstes Jahr 44 Rennen haben, wir haben die ganzen verpflichtenden Fan-Auftritte, das muss in irgendeiner Weise auch mit einem Mindestgehalt versehen werden. Ganz zu schweigen von den Fahrern der Moto2 und Moto3, die zum großen Teil noch für die Show zahlen, die sie liefern. Es waren einige Namen im Gespräch, Sylvain ist eine sehr gute Wahl. Er spricht sehr gut Englisch, ist smart, fährt noch selber und ist durch seine Arbeit beim Fernsehen mediengewandt."

MOTO2-ERGEBNISSE

RENNERGEBNIS

Mandalika (RI) – 15. Oktober 2023 15. Lauf zur Motorrad-Weltmeisterschaft; 94,622 km über 22 Runden à 4,301 km. 30 Fahrer gestartet, 25 gewertet. Wetter/Piste: trocken, Luft: 31 Grad, Asphalt: 60 Grad.

	Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückst.	Schn. Rde.	Pkte.
1.	Pedro Acosta (E)	Kalex	22	34.51,641 min	1.34,420 min	25
2.	Arón Canet (E)	Kalex	22	+2,044 sec	1.34,544 min	20
3.	Fermín Aldeguer (E)	Boscoscuro	22	+4,716 sec	1.34,525 min	16
4.	Jake Dixon (GB)	Kalex	22	+9,082 sec	1.34,793 min	13
5.	Manuel González (E)	Kalex	22	+9,309 sec	1.34,575 min	11
6.	Tony Arbolino (I)	Kalex	22	+11,721 sec	1.34,769 min	10
7.	Somkiat Chantra (T)	Kalex	22	+13,181 sec	1.34,885 min	9
8.	Sergio García (E)	Kalex	22	+15,095 sec	1.34,813 min	8
9.	Joe Roberts (USA)	Kalex	22	+18,296 sec	1.35,012 min	7
10.	Sam Lowes (GB)	Kalex	22	+19,165 sec	1.34,792 min	6
11.	Dennis Foggia (I)	Kalex	22	+19,589 sec	1.35,109 min	5
12.	Bo Bendsneyder (NL)	Kalex	22	+19,853 sec	1.35,105 min	4
13.	Darryn Binder (ZA)	Kalex	22	+19,986 sec	1.35,104 min	3
14.	Taiga Hada (J)	Kalex	22	+21,904 sec	1.35,142 min	2
15.	Albert Arenas (E)	Kalex	22	+23,032 sec	1.35,455 min	1
16.	Marcos Ramírez (E)	Kalex	22	+27,129 sec	1.35,450 min	–
17.	Ai Ogura (J)	Kalex	22	+29,275 sec	1.35,646 min	–
18.	Alex Escrig (E)	Forward	22	+31,577 sec	1.35,472 min	–
19.	Rory Skinner (GB)	Kalex	22	+32,869 sec	1.35,863 min	–
20.	Jeremy Alcoba (E)	Kalex	22	+34,613 sec	1.35,663 min	–
21.	Izan Guevara (E)	Kalex	22	+36,857 sec	1.36,005 min	–
22.	Lukas Tulovic (D)	Kalex	22	+42,548 sec	1.35,713 min	–
23.	Lorenzo Baldassarri (I)	Kalex	22	+44,646 sec	1.36,126 min	–
24.	Mattia Casadei (I)	Kalex	22	+50,906 sec	1.36,064 min	–
25.	Alonso López (E)	Boscoscuro	21	+1 Runde	1.35,382 min	–
	Nicht gewertet:					
	Barry Baltus (B)	Kalex	12	+10 Runden	1.35,804 min	–
	Zonta van den Goorbergh (NL)	Kalex	8	+14 Runden	1.35,305 min	–
	Kohta Nozane (J)	Kalex	4	+18 Runden	1.36,127 min	–
	Filip Salac (CZ)	Kalex	1	+21 Runden	–	–
	Alberto Surra (I)	Forward	0	+22 Runden	–	–

WM-STAND FAHRER

	Fahrer	Punkte
1.	Acosta	277
2.	Arbolino	212
3.	Dixon	172
4.	Canet	144
5.	Chantra	123
6.	López	119
7.	González	115
8.	Salac	108
9.	Vietti	106
10.	Aldeguer	104
23.	Tulovic	12

WM-STAND KONSTRUKTEURE

	Hersteller	Punkte
1.	Kalex	370
2.	Boscoscuro	178

WM-STAND TEAMS

	Team	Punkte
1.	Red Bull KTM Ajo	339
2.	Elf Marc VDS Racing Team	292
3.	Pons Wegow LOS40	228
4.	Speed Up Racing	223
12.	Liqui Moly Husqvarna IntactGP	43

QUALIFYING

	Fahrer	Zeit
1.	Canet	1.34,155 min
2.	González	1.34,158 min
3.	Salac	1.34,174 min
4.	Acosta	1.34,198 min
5.	Aldeguer	1.34,226 min
6.	Chantra	1.34,316 min
7.	Dixon	1.34,344 min
8.	Lowes	1.34,382 min
9.	Van den Goorbergh	1.34,388 min
10.	Arbolino	1.34,411 min
11.	Roberts	1.34,529 min
12.	García	1.34,573 min
13.	Bendsneyder	1.34,604 min
14.	Arenas	1.34,613 min
15.	Alcoba	1.34,774 min
16.	Foggia	1.34,788 min
17.	Ramírez	1.34,983 min
18.	López	1.35,084 min
19.	Ogura	1.34,732 min
20.	Binder	1.34,762 min
21.	Escrig	1.34,781 min
22.	Surra	1.34,795 min
23.	Baltus	1.34,984 min
24.	Hada	1.35,105 min
25.	Baldassarri	1.35,163 min
26.	Tulovic	1.35,293 min
27.	Guevara	1.35,352 min
28.	Skinner	1.35,412 min

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Diego Moreira kommt seine

Vor der Saison nannten die meisten Piloten der MotoGP und der Moto2 einen Namen, wenn man sie nach dem vermeintlichen Moto3-Weltmeister 2023 fragte: Diego Moreira. Wenn der Brasilianer bislang auch nicht liefern konnte, in Mandalika holte er es eindrucksvoll nach.

Von: **Dian Sulistiyowati**

Es war ein Krimi, bei dem alle drei WM-Favoriten strauchelten. Jaume Masiá konnte zum Schluss nicht mit der wilden Horde mitgehen und wurde Sechster, Daniel Holgado nach einer Zeitstrafe nur 14., aber am allerschlimmsten erwischte es Husqvarna-Pilot Ayumu Sasaki. Er stürzte in der Einführungsrunde, und die Mannschaft von Peter Öttl musste all ihr Können unter Beweis stellen, um das Motorrad auf dem Startplatz unter dem wachsamen Auge von Technikdirektor Danny Aldridge wieder renntüchtig zu machen. Dies gelang ihnen zwar, doch dann blieb Sasaki beim Start stehen und konnte froh sein, dass er von hinten nicht über den Haufen gefahren wurde. Die Schaltung war etwas verbogen, er bekam den Gang nicht rein. Der Japaner war in der ersten Kurve allerletzter, kam auch danach nicht richtig auf Tempo und wurde schließlich 18. „Wir müssen positiv bleiben und weitermachen. Australien in einer Woche ist eine weitere Chance“, will sich Sasaki nicht unterkriegen lassen.

Sein Teamkollege Collin Veijer machte es umso besser. Der 18-jährige Holländer kämpfte von Beginn an in der Spitzengruppe mit, lag zeitweilig auch in Führung, – und auch als das Chaos in der letzten Runde ausbrach, war er noch vorn dabei. Doch dann platzierten sich Diego Moreira, David Alonso und David Muñoz besser, und er rutschte knapp vom Podest. „Ich konnte sofort nach dem Start P2 übernehmen und Moreira in der ersten Kurve überholen“, strahlte er hinterher. „Wenn es mit dem Podest auch nicht geklappt hat, ich denke, wir sind insgesamt ein sehr gutes Rennen gefahren.“

Diego Moreira hat zwar länger gebraucht, als man vor der Saison geglaubt hatte, doch er ist der erste Brasilianer, der seit dem Grand Prix von Portugal 2005 in Estoril, als Alex Barros mit der Pons-Honda in der MotoGP gewonnen hat, wieder einen Grand-Prix-Sieg einfahren konnte – wenn man von Eric Granados Sieg in der MotoE-WM dieses Jahr in Mugello absieht. „Es ist mir eine sehr große Ehre“, freute sich Moreira. „Es lief hier richtig gut, ich konnte die Pole-Position herausfahren, doch in dem Gemenge bin ich am Schluss so weit zurückgefallen, dass ich gedacht habe, dass es wieder nicht klappt. Aber ich konnte mich erneut nach vorne fahren.“ ■

MOTOGP

Moto3

Noah Dettwiler: Viel Erfahrung gesammelt

Der unvorhergesehene Reservefahrereinsatz verschaffte Noah Dettwiler wichtige Erfahrungen für nächstes Jahr, wenn es auch keine Punkte gab.

Es kam unvorhergesehen, und die Hitze und die anspruchsvolle Strecke in Indonesien haben es Noah Dettwiler sicherlich nicht leicht gemacht, als Ersatzfahrer für den verletzten David Salvador bei seinem nächstjährigen CIP-Team einzuspringen. Aber er brachte die KTM sturzfrei durchs Wochenende und kam näher an die Spitze heran. „Es war für mich sehr wichtig, das Team und die Strecke kennenzulernen“, so der 18-jährige Schweizer. „Als das Team verstanden hatte, was ich brauchte, konnten wir am zweiten Tag einen großen Schritt machen. Im Qualifying wollte ich etwas haben, was bei der Hitze nicht funktioniert hat, dass ich die Zeit vom dritten Training nicht mehr fahren konnte, geht auf meine Kappe. Ich konnte im Rennen zunächst gut mit der Gruppe mitfahren, habe dann aber zwei gröbere Fehler gemacht, als ich versucht hatte, zu überholen – da habe ich die Gruppe verloren. Wenn ich deshalb vom Rennen auch etwas enttäuscht bin, das Team hat einen super Job gemacht und es war eine wertvolle Erfahrung.“ ■ IP

M.I. PHOTOGP

Noah Dettwiler: Hitze gemeistert

Asia Talent Cup

Veda Pratama einfach eine Klasse für sich

Bei seinem Heimrennen holte Asia-Talent-Cup-Leader Veda Pratama den großen Hammer heraus und gewann beide Läufe. Beim ersten machte er es noch richtig spannend.

Dass Veda Pratama, der bislang schon drei von vier Rennen der diesjährigen Asia-Talent-Cup-Saison gewonnen hatte, es in seiner Heimat auf einen Doppelsieg abgesehen hatte, war allen klar. Im ersten Rennen setzte er sich gleich an die Spitze, doch der 15-jährige Japaner Amon Odaki konnte sich an ihn dranhängen. Die beiden fuhren eine Sekunde schneller als der Rest des Feldes, aber Pratama gewann um zwei Zehntelsekunden. Im zweiten Rennen ließ der Indonesier dann nichts mehr anbrennen. Er stürmte vom Start weg allen davon, fuhr sich bereits in der ersten Runde über eine Sekunde Vorsprung heraus, vergrößerte diesen um eine weitere Sekunde pro Runde, bis er fünf Sekunden Vorsprung hatte und diese bis ins Ziel managte. ■ DSU

ACT

Veda Pratama: Schnell und lustig

CUP-STAND

	Fahrer	Punkte
1.	Veda Pratama (RI)	145
2.	Zen Mitani (J)	88
3.	Riichi Takahira (J)	70
4.	Jakkreephat Phuettisan (T)	66
5.	Amon Odaki (J)	65

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

m Ruf nach

Geschafft: Diego Moreira (#10) siegt vor David Alonso (#80) und David Muñoz (#44)

MOTO3-ERGEBNISSE

RENNERGEBNIS

Mandalika (RI) – 15. Oktober 2023 15. Lauf zur Motorrad-Weltmeisterschaft; 86,020 km über 20 Runden à 4,301 km. 29 Fahrer gestartet, 26 gewertet. Wetter/Piste: trocken, Luft: 31 Grad, Asphalt: 59 Grad.

	Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückst.	Schn. Rd.	Pkte.
1.	Diogo Moreira (BR)	KTM	20	33.19,002 min	1.39,048 min	25
2.	David Alonso (COL)	GasGas	20	+0,107 sec	1.39,093 min	20
3.	David Muñoz (E)	KTM	20	+0,130 sec	1.39,007 min	16
4.	Collin Veijer (NL)	Husqvarna	20	+0,190 sec	1.39,136 min	13
5.	José Antonio Rueda (E)	KTM	20	+0,483 sec	1.39,270 min	11
6.	Jaume Masiá (E)	Honda	20	+0,544 sec	1.39,157 min	10
7.	Taiyo Furusato (J)	Honda	20	+0,811 sec	1.38,959 min	9
8.	Deniz Öncü (TR)	KTM	20	+0,855 sec	1.39,014 min	8
9.	Ivan Ortolá (E)	KTM	20	+1,164 sec	1.38,936 min	7
10.	Stefano Nepa (I)	KTM	20	+1,253 sec	1.39,337 min	6
11.	Matteo Bertelle (I)	Honda	20	+1,346 sec	1.39,163 min	5
12.	Kaito Toba (J)	Honda	20	+1,447 sec	1.39,303 min	4
13.	Riccardo Rossi (I)	Honda	20	+1,815 sec	1.39,280 min	3
14.	Daniel Holgado (E)	KTM	20	+4,018 sec	1.39,160 min	2
15.	Ryusei Yamanaka (J)	GasGas	20	+9,094 sec	1.39,267 min	1
16.	Joel Kelso (AUS)	CFMoto	20	+9,404 sec	1.39,172 min	–
17.	Arbi Aditama (RI)	Honda	20	+12,750 sec	1.39,461 min	–
18.	Ayumu Sasaki (J)	Husqvarna	20	+19,692 sec	1.39,719 min	–
19.	Xavier Artigas (E)	CFMoto	20	+19,733 sec	1.39,821 min	–
20.	Filippo Farioli (I)	KTM	20	+27,823 sec	1.40,415 min	–
21.	Nicola Fabio Carraro (I)	Honda	20	+27,950 sec	1.39,906 min	–
22.	Joshua Whatley (GB)	Honda	20	+28,040 sec	1.40,355 min	–
23.	Lorenzo Fellon (F)	KTM	20	+28,091 sec	1.40,422 min	–
24.	Syarifuddin Azman (MAL)	KTM	20	+28,221 sec	1.40,408 min	–
25.	Mario Aji (RI)	Honda	20	+28,454 sec	1.40,378 min	–
26.	Noah Dettwiler (CH)	KTM	20	+39,844 sec	1.41,029 min	–
	Nicht gewertet:					
	Scott Ogden (GB)	Honda	11	+9 Runden	1.39,270 min	–

WM-STAND FAHRER

	Fahrer	Punkte
1.	Masiá	209
2.	Sasaki	193
3.	Holgado	192
4.	Alonso	180
5.	Öncü	155
6.	Ortolá	152
7.	Moreira	128
8.	Rueda	111
9.	Muñoz	102
10.	Nepa	96
11.	Toba	91

WM-STAND MARKEN

	Marke	Punkte
1.	KTM	313
2.	Honda	250
3.	Husqvarna	211
4.	GasGas	197
5.	CFMoto	71

WM-STAND TEAMS

	Team	Punkte
1.	Liqui Moly Husqvarna Intact GP	269
2.	Red Bull KTM Ajo	266
3.	Leopard Racing	259
4.	Team MTA	248
5.	GasGas Aspar Team	243
6.	Red Bull KTM Tech3	199
7.	SIC58 Squadra Corse	139
8.	MT Helmets . MSI	133
9.	BOE Motorsports	102
10.	CFMoto PrüstelGP	85

STARTAUFSTELLUNG

	Fahrer	Zeit
1.	Moreira	1.39,085 min
2.	Masiá	1.39,125 min
3.	Alonso	1.39,310 min
4.	Veijer	1.39,363 min
5.	Öncü	1.39,368 min
6.	Furusato	1.39,369 min
7.	Holgado	1.39,426 min
8.	Bertelle	1.39,443 min
9.	Nepa	1.39,466 min
10.	Muñoz	1.39,473 min
11.	Sasaki	1.39,550 min
12.	Ortolá	1.39,760 min
13.	Kelso	1.39,813 min
14.	Fernández	1.39,910 min
15.	Aditama	1.40,018 min
16.	Rueda	1.40,164 min
17.	Ogden	1.40,271 min
18.	Whatley	1.40,907 min
19.	Yamanaka	1.40,179 min
20.	Rossi	1.40,239 min
21.	Aji	1.40,318 min
22.	Toba	1.40,471 min
23.	Carraro	1.40,490 min
24.	Fellon	1.40,628 min
25.	Carrasco	1.40,689 min
26.	Artigas	1.40,726 min
27.	Farioli	1.40,758 min
28.	Azman	1.40,899 min
29.	Dettwiler	1.41,410 min

Vorschau GP Australien

ZEITPLAN

GP von Australien, Phillip Island (alle Zeitangaben in MESZ)

Freitag, 20. Oktober 2023

0.00–0.35	Moto3	1. Training
0.50–1.30	Moto2	1. Training
1.45–2.30	MotoGP	1. freies Training
4.15–4.50	Moto3	2. Training
5.05–5.45	Moto2	2. Training
6.00–7.00	MotoGP	Training

Samstag, 21. Oktober 2023

23.40–0.10	Moto3	3. Training
0.25–0.55	Moto2	3. Training
1.10–1.35	MotoGP	2. freies Training
1.50–2.05	MotoGP	Qualifying 1
2.15–2.30	MotoGP	Qualifying 2
3.50–4.05	Moto3	Qualifying 1
4.15–4.30	Moto3	Qualifying 2
4.45–5.00	Moto2	Qualifying 1
5.10–5.25	Moto2	Qualifying 2
6.00	MotoGP	Sprintrennen

Sonntag, 22. Oktober 2023

0.40–0.50	MotoGP	Warm-up
1.00	MotoGP	Fan-Parade
2.00	Moto3	Rennen, 17 Rdn.
3.15	Moto2	Rennen, 19 Rdn.
5.00	MotoGP	Rennen, 24 Rdn.

STATISTIK

GP von Australien, Phillip Island

Sieger 2022
Moto3: Izan Guevara (E), GasGas
Moto2: Alonso López (E), Boscoscuro
MotoGP: Álex Rins (E), Suzuki

Pole-Position 2022
Moto3: Ayumu Sasaki (J), Husqvarna, 1.35,854 (= 167,0 km/h)
Moto2: Fermin Aldeguer (E), Boscoscuro, 1.32,233 (= 173,6 km/h)
MotoGP: Jorge Martín (E), Ducati, 1.27,767 (= 182,4 km/h)

Schnellste Runde 2022
Moto3: John McPhee (GB), Husqvarna, 1.36,886 (= 165,2 km/h)
Moto2: Alonso López (E), Boscoscuro, 1.33,030 (= 172,1 km/h)
MotoGP: Johann Zarco (F), Ducati, 1.29,622 (= 178,6 km/h)

Rundenrekord
Moto3: Jack Miller (AUS), KTM, 1.36,302 (= 166,2 km/h) (2014)
Moto2: Thomas Lüthi (CH), Kalex, 1.32,609 (= 172,9 km/h) (2019)
MotoGP: Marc Márquez (E), Honda, 1.28,108 (= 181,7 km/h) (2013)

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Fred Merkel: Nach dem Sieg im nassen ersten Rennen in Neuseeland kühlen Kopf bewahrt und Titel gesichert

ARCHIV MOTORRAD

Umgekrempelt

Das Finale der allerersten Superbike-WM-Saison war ein Krimi, den kein Drehbuchautor hätte schreiben können. Am Ende hatte Fred Merkel die besten Nerven und wurde erster Superbike-Weltmeister.

Von: **Imre Paulovits**

Bimota war der hohe Favorit. Sie hatten 1987 mit Virginio Ferrari die TT-F1-WM gewonnen und für das erste Jahr der Superbike-WM die siegreiche YB4 mit Benzineinspritzung homologiert, die viel fortschrittlicher und radikaler war als die Maschinen der großen japanischen Werke. Honda brachte zwar mit der RC30 ebenfalls ein kompromissloses Rennerät mit zugehörigem Kit, doch hatten sie kein einziges werksunterstütztes Team, das die gesamte WM-Saison bestritt, während die Riminesi gar ein direktes Werksteam mit Davide Tardozzi und Stéphane Mertens in die Schlacht schickten. Die Japaner schenkten der Superbike-WM noch nicht so viel Aufmerksamkeit und wollten erst einmal sehen, wie sie sich entwickelt.

Tardozzi gewann zwar das Auftaktrennen in Donington vor Marco Lucchinelli auf der Werks-Ducati, doch im zweiten Lauf stürzte er, als die Elektronik in der letzten Runde den Motor abstellte. Die anderen Bimota-Fahrer hatten noch mehr Probleme mit der unausgereiften Einspritz-Elektronik. Weil zunächst das Gesamtergebnis aus beiden Läufen zählte, holte Lucchinelli die vollen Punkte, und Tardozzi fuhr punktelos heim. Danach wurde das Reglement geändert, ab dem zweiten Rennwochenende zählte jeder Lauf einzeln mit halber Punktzahl. Eine kontroverse Entscheidung, die am Saisonende noch einen bitteren Nachgeschmack hinterlassen sollte.

Auf dem Hungaroring zeigte sich Fred Merkel mit der Honda des italienischen Rumi-Teams im ersten Rennen unschlagbar, im zweiten gewann Adrien Morillas mit der recht tourenmäßig ausgelegten Kawasaki GPX 750 auf dem langsamen Kurs. In Hockenheim gewann Tardozzi beide Rennen wie auch das zweite auf dem schnellen Österreichring, doch im ersten hatte er Probleme, während Marco Lucchinelli den zweiten Sieg für die Ducati holte. In Sugo gewann Mick Doohan einen Lauf für Marlboro-Yamaha, Gary Goodfellow einen für Suzuki. In Le Mans schüttete es, Fabrizio Pirovano zeigte seine Regenkünste und gewann mit der Stahlrahmen-Yamaha FZ 750, bevor das zweite Rennen abgesagt wurde. In Estoril war Stéphane Mertens unheimlich stark, wurde im ersten Rennen aber per Stallorder hinter Tardozzi zurückgepfiffen und durfte ihn erst im zweiten schlagen. In Eastern Creek gewann Mick Doohan beide Rennen und bekam von Honda einen Vertrag für die 500er-WM 1989.

ARCHIV MOTORRAD

Titelfavorit Davide Tardozzi: Weltmeisterschaft im letzten Rennen verloren

Wende zum Schluss

Tardozzi kam als WM-Führender zum Finale ins neuseeländische Manfeild und fuhr die Pole-Position, doch am Rennsonntag regnete es. Fabrizio Pirovano und Fred Merkel balgten sich im ersten Rennen um die Führung, Merkel gewann, und da Tardozzi mit einem stotternden Motor nur Fünfter wurde, übernahm Pirovano nach seinem zweiten Platz die WM-Führung. Nur zwei Punkte trennten die ersten drei, als es zum letzten Showdown ging. Die Strecke war noch nass, aber der Regen hatte aufgehört. Tardozzi legte sich noch in der Aufwärmrunde hin: Seine Drosselklappen blieben offen, ein Missgeschick, das ihm bereits in Estoril einmal passiert war, doch da konnte er das Motorrad abfangen, während es nun im nassen Gras umkippte und ziemlich lädiert wurde.

Pirovano und Merkel kämpften wieder um die Führung, doch als es abtrocknete, waren sie mit ihren Regenreifen schlecht bedient. Während Merkel cool draußen blieb und Fünfter wurde, fuhr Pirovano zum Reifenwechsel an die Box und warf seine WM-Chancen weg. So wurde Merkel erster Superbike-Weltmeister und 1989 verteidigte er seinen Titel – aber auch erst wieder im Finale. ■

WM-ENDSTAND 1988

Superbike

1.	Fred Merkel (USA)	Honda	99 Pkte.
2.	Fabrizio Pirovano (I)	Yamaha	93,5
3.	Davide Tardozzi (I)	Bimota	91,5
4.	Stéphane Mertens (B)	Bimota	90,5
5.	Marco Lucchinelli (I)	Ducati	64
6.	Alex Vieira (P)	Honda	42
7.	Rob Phillis (AUS)	Kawasaki	42
8.	Gary Goodfellow (CN)	Suzuki	39,5
9.	Malcolm Campbell (AUS)	Honda	33,5
10.	Terry Rymer (GB)	Honda	32,5

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Alleskönner

50 Ausgaben **MOTORSPORT *aktuell***
frei Haus plus Extra Ihrer Wahl sichern!

FÜR SIE ZUR WAHL

€ 30 TankBON-Gutschein
Ohne Zuzahlung

1 3 4 0

Brüder MANNESMANN Ecoline Werkzeugset

41-teiliges Werkzeugset in nachhaltigem Bambuskoffer

- Umschaltknarre, Schraubgriff
- Verlängerung, Bitadapter
- 10 Steckschlüsseleinsätze
- 20 Bits, verchromt
- 7 Innensechskantschlüssel

Zuzahlung: 1,– €

1 7 6 4

Direkt bestellen und Abo-Vorteile sichern: • Jeden Mittwoch brandaktuelle News frei Haus • Tolles Extra dazu

motorsport-aktuell.com/angebot

oder telefonisch 0781 639 6651

Bestell-Nr. MSA1PRE (selbst lesen), MSA1PRG (verschenken) – 50 Ausgaben MOTORSPORT *aktuell* für zzt. 145,– € (ggf. inkl. Sonderheften zum Preis von zzt. jeweils 2,90 €) – ggf. zzgl. einmalig des jeweiligen Zuzahlungsbetrags für das Extra. Es besteht ein 14-tägiges Widerrufsrecht. Auslandspreise auf Anfage.

Angebot der Abonnenten Service Center GmbH, Hauptstr. 130, 77652 Offenburg in gemeinsamer Verantwortlichkeit mit Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG und Motor Presse Hamburg GmbH & Co. KG Verlagsgesellschaft. Alle Preise in Euro inkl. ges. MwSt. und Versand. Sie haben ein gesetzliches Widerrufsrecht. Die Belehrung können Sie unter shop.motorpresse.de/agb abrufen. Dort finden Sie auch die für den Vertrag geltenden Allgemeinen Geschäftsbedingungen. **Datenschutzinfo:** Kontakt zum Datenschutzbeauftragten: Abonnenten Service Center GmbH, Postfach 1223, 77602 Offenburg, Tel. 0781-6396102. Namens-, Adress- und Kontaktdaten zum Vertragsschluss erforderlich. Verarbeitung (auch durch Zahlungs- und Versanddienstleister) zur Vertragserfüllung sowie zu eigenen und fremden Werbezwecken (Art. 6 I b) bzw. f) DSGVO) solange für diese Zwecke oder aufgrund Aufbewahrungspflichten erforderlich. Bei Art. 6 I f) DSGVO ist unser berechtigtes Interesse die Durchführung von Direktwerbung. Sollten wir ihre Daten in einen Staat außerhalb der Europäischen Union übermitteln, stellen wir sicher, dass Ihre Daten gemäß Art. 44ff. DSGVO geschützt sind. Sie haben Rechte auf Auskunft, Berichtigung, Löschung oder Einschränkung der Verarbeitung, Widerspruch gegen die Verarbeitung, auf Datenübertragbarkeit sowie auf Beschwerde bei einer Aufsichtsbehörde. Details unter: shop.motorpresse.de/datenschutz | Bei großer Nachfrage kann es zu Lieferverzögerungen kommen. Dieses Angebot gilt nur in Deutschland (Auslandskonditionen bitte auf Anfrage) und solange der Vorrat reicht. Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG, Leuschnerstr. 1, 70174 Stuttgart, Handelsregister: Stuttgart HRA 9302

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Superbike-WM

Mit Gesamtgewicht

Um den anderen einen Chance gegen Álvaro Bautista zu geben, gilt ab nächstem Jahr das Gesamtgewicht von Motorrad und Fahrer. Aber auch die Konzessionen wurden neu festgelegt.

Von: **Imre Paulovits**

Weil der kleingewachsene Álvaro Bautista dank seines Fliegengewichts eine bessere Beschleunigung erzielt und auch die Pirelli-Reifen viel weniger beansprucht und sich regelrechte Wettbewerbsvorteile ergeben, wird ab 2024 nicht mehr das Gewicht des Motorrads, sondern das Gesamtgewicht von Motorrad und Fahrer limitiert. Das wurde letzte Woche von der Superbike-Kommission beschlossen. Wo dieses neue Limit liegen wird, wurde noch nicht bekannt gegeben, es soll in naher Zukunft von den MSMA-Mitgliedern ausdiskutiert werden. Die Regel wird aber nicht nur der Konkurrenz, sondern auch den anderen Ducati-Fahrern zugutekommen, wie etwa Danilo Petrucci.

Dazu wird ab 2025 ein Durchflussbegrenzer eingeführt, um im Geist der Umweltfreundlichkeit sparsamere Motoren zu entwickeln. 2024 wird das System entwickelt, indem zwei Motorräder jedes Herstellers mit so einem System versehen werden. Der Tankinhalt wird bereits ab nächstem Jahr von 24 Litern auf 21 begrenzt. Die Drehzahl-Limits werden in Zukunft vor der Saison festgelegt und nicht mehr während der Saison geändert. Dafür werden die Konzessions-Kalkulationen nicht mehr alle drei, sondern alle zwei Rennen erfolgen. ■

WORLDSBK

Superbike-WM 2024: Technische Bestimmungen werden stark überarbeitet

Supersport-WM

Schrötter: Weiter MV

Der Supersport-WM-Dritte Marcel Schrötter und MV Agusta konnten sich einigen: Der 30-jährige Bayer wird auch 2024 bei den Italienern fahren.

Von: **Imre Paulovits**

Marcel Schrötter hat sich mit MV Agusta Reparto Corse auf eine weitere gemeinsame Saison in der Supersport-WM geeinigt. Der WM-Dritte hatte mehrere Optionen, aber die italienische Edelmarke und sein aktuelles Team bildeten doch das beste Gesamtpaket. Schrötter ließ sich aber auch vertraglich zusichern, in einem Top-Team in der Endurance-WM fahren zu können, wobei die Supersport-WM weiter Priorität genießt. „Ich bin sehr glücklich, dass es für mich mit MV Agusta in der Supersport-Weltmeisterschaft weitergeht“, freut sich der 30-Jährige. „Ich spüre viel Enthusiasmus innerhalb des Teams, um die nächsten Schritte zu gehen und einige Dinge zu verbessern. Es beginnt mit mehr zugesagten Tests sowie der Weiterentwicklung des Motorrads und des Materials. Für meine Zukunft ist es aber auch wichtig, dass ich daneben in der Endurance-WM fahren kann. Der Langstreckensport reizt mich, und ich möchte das Thema im nächsten Jahr ernsthafter angehen.“ ■

WORLDSBK

Marcel Schrötter: Weiter mit MV Agusta in der SSP, aber auch Endurance-WM

NACHRICHTEN

SUPERSPORT-WM

Sein Weg soll in die Motorrad-Weltmeisterschaft führen, auch wenn Melvin van der Voort den angepeilten Titelgewinn in der IDM Supersport 2023 um fünf Punkte verpasst hat. Nun wird der 18-jährige Niederländer mit einer WM-Wildcard beim WM-Finale in Jerez antreten. Der Yamaha-Fahrer wird dabei nicht unvorbereitet anreisen. Schon am kommenden Wochenende nimmt er an einem Lauf zur Spanischen Meisterschaft auf der andalusischen Strecke teil. „Wir wollten Melvin die Möglichkeit bieten, auf Weltcup-Niveau anzutreten“, sagt SWPN-Teammanager Frank Brouwer. „Er hat sich in den letzten Jahren sowohl auf als auch neben der Strecke hervorragend entwickelt.“ Der langmähnige IDM-Vize selbst ist hin und weg von der Chance, sich auf der großen Bühne zu messen: „Ich freue mich riesig, mich auf dem höchsten Niveau der Welt zeigen zu können.“

BRITISH SUPERBIKE

Die Titelentscheidung der British Superbike fiel erst in der letzten Runde des letzten Rennens, und zum Schluss gewann Tony Bridewell den Titel mit nur einem halben Punkt vor seinem BeerMonster-Ducati-Teamkollegen Glen Irwing! Bridewell ging mit 5,5 Punkten Vorsprung in das dritte Rennen des Finalwochenendes in Brands Hatch. Irwing führte das Rennen an, aber Kyle Ryde auf der Yamaha von OMG Racing hielt den zweiten Platz, und es schien für Bridewell keinen Weg an ihm vorbei zu geben. In der letzten Runde schaffte er es aber in Druids und machte alle Lücken zu, sodass Ryde nicht wieder an ihm vorbeikam. Bridewell wurde so mit 455 Punkten Meister vor Irwing (454,5) und Ryde (422). Lee Jackson auf der Cheshire-Mouldings-Kawasaki mit 376,5 Punkten und Leon Haslam auf der Rokit-BMW mit 369 vervollständigten die Top 5 der Meisterschaft.

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Der Dominator: Lukas Höllbacher (#66) allein reichte nicht für eine Medaille

XIEM

Eine Woche später

Eine Woche nach dem Motocross of Nations-Triumph gewann die Grande Nation auch das Supermoto der Nationen. Frankreich hatte in Castelletto di Branduzzo das ausgeglichenste Team. Mitfavorit Deutschland konnte den Ausfall von Marc-Reiner Schmidt nicht verkraften und wurde Vierter. Und auch Österreich hatte trotz eines überragenden Lukas Höllbacher eine Pechsträhne.

Von: **Thomas Schiffner**

In der Woche vor dem wichtigsten Supermoto-Rennen des Jahres kam die Hiobsbotschaft aus München: Der frischgebackene Weltmeister Marc-Reiner Schmidt musste seine Teilnahme absagen, da sich seine bereits in Bulgarien zugezogene Schulterverletzung verschlimmert hatte. Noch dazu hatte er sich bei seinem Sturz in Mettet am Mittelfuß verletzt, Teile der Knochen waren zertrümmert. Die Ärzte in München rieten ihm zur sofortigen Operation, was letzte Woche auch erfolgte.

So startete Deutschland bei sonnigem Wetter in Castelletto di Branduzzo mit dem jungen Eddy Frech, Multi-Teilnehmer Jan Deitenbach und Nico Joannidis. Die Qualifikation am Samstag für die 15 Startplätze in den drei Hauptrennen am Sonntag stellte kein Problem dar: Frankreich gewann vor Österreich und Italien, das deutsche Trio wurde Sechster, die Schweiz Achter.

Auch Frankreich als Titelverteidiger hatte mit dem Fehlen des noch an der Schulter verletzten Thomas Chareyre ein großes Handicap. Doch die Gallier erwiesen sich als enorm ausgeglichen. Das schlechteste der sechs Mannschaftsergebnisse war jeweils das Streichresultat. Bei den Franzosen war das ein achter Platz von Sylvain Bidart!

Buschberger stürzt

Team Austria startete mit Vizeweltmeister Lukas Höllbacher als Leader mit berechtigten Medaillenhoffnungen. Doch der in der WM-Saison bärenstarke Andreas Buschberger stürzte im Warm-up und verletzte sich an der Schulter. Im ersten Lauf biss er auf die Zähne und quälte sich auf Platz 15. Im zweiten Rennen konnte er nicht mehr starten, damit waren 30 Punkte das Streichresultat der Österreicher.

Dabei hatte es gut begonnen für die Alpen-Drifter: Rudi Bauer führte den ersten Lauf an, wurde dann allerdings vom besten Franzosen Steve Bonnal kassiert und fiel durch einen Sturz auf Platz 19 zurück. Eddy Frech (KTM) und Nico Joannidis (TM) belegten die guten Plätze 7 bzw. 8.

13 Punkte fehlten

Im zweiten Heat lag erst der Franzose Bidart vorn, der bald vom Italiener Elia Sammartin verdrängt wurde. Dann stürmte Lukas Höllbacher (KTM) mit einer irren Pace durch den Offroad nach vorn und deklassierte zuletzt noch Sammartin und Bidart. Jan Deitenbach (Husqvarna) als Siebter und Joannidis (12.) konnten sich im vorderen Drittel platzieren.

Vor dem letzten Lauf führte Frankreich mit 13 Punkten vor Spanien (26) und Italien (27); Deutschland lag mit 34 Punkten als Vierter noch in Medaillen-Reichweite. Die Franzosen starteten mit Bonnal und Bidart ins letzte und entscheidende Rennen. Bonnal gewann wieder den Start, ging aber kein Risiko ein, das nutzte der großartige Luki Höllbacher und buchte in seinem zweiten Lauf den zweiten Sieg vor Bonnal und Milan Sitniansky. Rudi Bauers zehnter Platz reichte Austria nicht, wegen Buschbergers Pech wurde es Rang 5. Deitenbach (9.) und Frech (15.) konnten nur Rang 4 sichern. Hinter Frankreich lagen Italien (minus 11 Punkte) und Spanien (minus 15) weit zurück. Team Germany verfehlte eine Medaille um 13 Punkte.

In der Juniorenwertung belegte Deutschland mit Colin Beischroth, Nick Haufe und Justin Brüser hinter Frankreich einen tollen Platz 2! ■

XIEM

Solide Leistung: Jan Deitenbach buchte die Plätze 7 und 9

SUPERMOTO OF NATIONS

Castelletto di Branduzzo (I), 15.10.

1.	**Frankreich 15 Punkte**
	Steve Bonnal 1-2, Sylvain Bidart 3-8, Nicolas Cousin 4-5
2.	**Italien 26 Punkte**
	Luca D'Addato 2-6, Elia Sammartin 2-5, Fabrizio Bartolini 11-12
3.	**Spanien 30 Punkte**
	Feran Cardus 4-6, Julen Avila 4-6, Jaume Gaya 10-13
4.	**Deutschland 43 Punkte**
	Eddy Frech 7-15, Jan Deitenbach 7-9, Nico Joannidis 8-12
5.	**Österreich 46 Punkte**
	Lukas Höllbacher 1-1, Rudolf Bauer 10-19, Andreas Buschberger 15-N
6.	**Tschechien 47 Punkte**
	Milan Sitniansky 3-3, Erik Provaznik 8-11, Jan Ulman 22-23
8.	**Schweiz 56 Punkte**
	Raoul Tschupp 9-12, Mitja Krasniqi 9-11, Randy Götzl 15-18

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Speedway Paar Cup Cloppenburg

Verspäteter Heimvorteil

Mit zwölf Stunden Verspätung verteidigte der MSC Cloppenburg mit Heimvorteil den DMSB Paarmeister-Titel im Finallauf gegen starke Abensberger. Bronze holte Dohren gegen dezimierte Herxheimer.

Von: **Thomas Schiffner**

Am Freitagabend sollte in Cloppenburg die Deutsche Speedway-Paarmeisterschaft entschieden werden – mit mehr als sechs Monaten Verspätung, denn im April hatte bereits Herxheim wegen schlechter Witterung absagen müssen. Auch die Cloppenburger erwischte das Wetterpech, man musste um 14 Stunden auf Samstagmorgen verschieben. Da am Samstagabend der Speedway-Klassiker im benachbarten Dohren angesetzt war, blieb keine andere Möglichkeit.

Paarmeister Smolinski (l.) und Deddens (Mitte) mit Bachhuber (r.)

GOFFELMAYER

Auch teilnehmende Teams hatten Pech: Die mitfavorisierte MSV Herxheim musste kurzfristig ihre Nummer 1, Erik Riss, auswechseln. Der hatte sich in der Vorwoche in England eine Verletzung zugezogen, weswegen er seine Saison vorzeitig beenden musste. Für Herxheim war Erik Bachhuber mit 21 Punkten bester Fahrer des Vormittags, doch Riss-Ersatz Valentin Grobauer trat nach einem Lauf wegen Unwohlseins nicht mehr an, und die Pfälzer hatten keinen dritten Fahrer dabei. Das reichte im B-Finale gegen Dohren für Bachhuber nur zu Platz 4.

Ähnliches Pech hatte Rekordmeister Landshut, der gar Letzter wurde: Ebenfalls mit nur zwei Fahrern am Start, brach sich Sandro Wassermann in seinem zweiten Lauf ein Schlüsselbein, Marius Hillebrand (18 Punkte) blieb alleine. Im Finale um Platz 1 stand Cloppenburg, das René Deddens und Martin Smolinski gegen Abensberg (Norick Blödorn, Mario Niedermeier) ins Rennen schickte. Deddens (1.) und der Langbahn-Weltmeister (3.) siegten mit 6:3 und verteidigten den Titel. ■

SPEEDWAY PAAR CUP

Cloppenburg, 13. Oktober

1.	**Cloppenburg 34+6 Punkte:** René Deddens 14, Jonny Wynant 7, Martin Smolinski 19
2.	**Abensberg 26+3 Punkte:** Norick Blödorn 21, Mario Niedermeier 8, Patricia Erhart 0
3.	**Dohren 22+5 Punkte:** Marlon Hegener 10, Timo Wachs 10, Fabian Wachs 7
4.	**Herxheim 21+4 Punkte:** Valentin Grobauer 4, Erik Bachhuber 21
5.	**Leipzig 14+5 Punkte:** Patrick Hyjek 15, Bruno Thomas 4
6.	**Landshut 16+4 Punkte** Sandro Wassermann 2, Marius Hillebrand 18

Enduro-DM Zschopau

Der Champion gewinnt nicht

Der Finallauf der Deutschen Enduro-Meisterschaft wurde zu einem Mini-Krimi im Kampf um das internationale Championat.

Von: **Robert Pairan**

Titelverteidiger Luca Fischeder wäre um ein Haar ausgefallen und hätte den Titel nicht mehr holen können. Am Ende reichte es zwar weder für den Tagessieg noch das Podium, aber für den Titel.

Gewohnt souverän war Fischeder unterwegs, als er in der ersten Sonderprüfung der zweiten Runde ein großes Wasserloch erwischte: „Ich war zu schnell und konnte nicht mehr ausweichen. Der Motor zog ein paar Schlucke Wasser. Bis ins Ziel der Prüfung musste ich noch dreimal anhalten, weil der Motor ausging.“ Dadurch verlor der Sherco-Fahrer drei Minuten und rutschte bis auf Platz 20 in der Gesamtwertung zurück. Dann startete Fischeder eine sensationelle Aufholjagd, bis er im Ziel auf Platz 4 vorgefahren war.

Ganz vorne im Feld brauchte Jeremy Sydow kein Risiko mehr einzugehen. Er fuhr erneut den Tagessieg und damit auch den Sieg in der E1-Klasse ein, der ja noch vakant war, nachdem Eddi Hübner durch seine Verletzung in Rehna unfreiwillig aus dem Rennen genommen worden war. „Ich hatte das Glück, gleich am Montag am Schlüsselbein operiert zu werden, und die Reha lief auch sehr gut“, fasste der KTM-Fahrer zusammen. Platz 3 in der Tageswertung brachte ihm den E1-Vizetitel.

Zweiter in der Tageswertung wurde der Tscheche Jaroslav Kalny, der wie einige seiner Landsleute diesen Lauf besucht hatte.

Kalny profitierte von dem Sturz des Lokalmatadors Florian Görner in der vorletzten Prüfung, der 20 Sekunden einbüßte. Damit rutschte er hinter Kalny auf Rang 3 in der Gesamtwertung. Mit dem Sturz verlor Görner aber auch seine erste Chance auf einen E3-Klassensieg. ■

PAIRAN

Nicht Sieger, aber Meister: Fischeder

ENDURO-DM

Zschopau, 14. Oktober

1.	Jeremy Sydow (D)	Sherco
2.	Jaroslav Kalny (CZ)	Sherco
3.	Florian Görner (D)	KTM
4.	Luca Fischeder (D)	Sherco
5.	Davide von Zitzewitz (D)	GasGas
6.	Franz Lofquist (S)	Yamaha
7.	Andreas Beier (D)	Beta
8.	Edward Hübner (D)	KTM
9.	Chris Gundermann (D)	KTM
10.	Kevin Nieschalk (D)	KTM

MEISTERSCHAFTSSTAND

Endstand nach 9 Tagen

1.	Luca Fischeder	573 Punkte
2.	Jeremy Sydow	543
3	Florian Görner	492
4.	Davide von Zitzewitz	479
5.	Franz Lofquist	442
6.	Edward Hübner	437
7.	Andreas Beier	354
8.	Robert Friedrich (CZ)	337
9.	Paul Roßbach (D)	297
10.	Pascal Sadecki (D)	295

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Fünftes Rennen, fünfter Sieg, zweiter Titel: Manuel Lettenbichler

FUTURE7MEDIA

Die perfekte Saison

Noch ist das Getzen Rodeo nicht gefahren, da steht Manuel Lettenbichler – schon wieder – als Hard-Enduro-Weltmeister fest. Der bayerische KTM-Pilot gewann das „Hixpania“ in Nordspanien, während sich sein einziger Herausforderer Billy Bolt mit Rang 3 begnügen musste. Der Brite kann in Drebach bestenfalls seinen zweiten Platz gegen den Kanadier Trystan Hart verteidigen.

Von: **Thomas Schiffner**

Manuel Lettenbichler steht vor der perfekten Saison. In Spanien siegte er im fünften WM-Event 2023 zum fünften Mal! Der 25-Jährige KTM-Pilot lieferte auch in und um Aguilar de Campoo zwei Tage lang eine fehlerfreie Leistung ab. Davor ging der Prolog am Freitag im Stadtzentrum in die Hose, was aber nichts mit der Leistung des Deutschen zu tun hatte. Nach zwei Vorläufen kam Regen auf, und weil die künstlichen Hindernisse extrem rutschig wurden, wurde der Prolog abgebrochen, und die drei Punkte für den Sieger am Samstag beim ersten Renntag des Campoo X-Treme wurden für zwei Runden über je 44 Kilometer vergeben.

Billy Bolt suchte seine letzte Chance, die er noch auf den Titel hatte, und setzte sich nach zwei Stunden vor dem südafrikanischen Sherco-Fahrer Wade Young sowie vor Lettenbichler durch. Das bedeutete für die Husqvarna-Speerspitze zum einen drei Punkte und zum Zweiten die Pole-Position beim Finale am Sonntag.

Der verlorene Weg

Das „El Camino Perdido“ (der verlorene Weg) am Sonntag wurde auf einem 4,5 Kilometer langen Rundkurs auf einer Halbinsel in einem See gefahren. Nach 2,5 Stunden durften die schnellsten Fahrer in die Auffahrt zum „Hixpania Hill“ abbiegen. Lettenbichler war über die gesamte Distanz vorn und fuhr auch problemlos die Auffahrt zum Zielbogen hoch. 6.20 Minuten vor dem Spanier Mario Roman erreichte er als alter und neuer Weltmeister das Ziel. Platz 3 bedeutete für Billy Bolt den Verlust der Titelchancen, beim Getzen Rodeo (3./4. November) kann er bestenfalls bis auf drei Punkte an „Letti“ herankommen.

„Hier bin ich, der fünfte Sieg in Serie und Weltmeister. Ich musste heute so hart pushen. Ich hatte einen guten Start und konnte Billy (Bolt) schnell passieren. Von da an habe ich mich auf einen guten Rhythmus fokussiert. Besser konnte der Tag für mich nicht laufen. Ich bin sprachlos“, jubilierte der Bayer, der sich mehr als jeder andere über seine Erfolge freuen kann.

Bolts Enttäuschung hielt sich in Grenzen: „Ich kann viel Positives aus dem Wochenende mitnehmen. Um ehrlich zu sein: Die beiden Jungs vorn fuhren auch hart. Mani vor dem Titelgewinn heute zu stoppen, war sehr schwer. Eine Entscheidung im Finale wäre schön gewesen, aber er war das ganze Jahr auf einem super hohen Level.“ ■

FUTURE7MEDIA

Hohes Level: Geschlagener Billy Bolt

HARDENDURO-WM

Aguilar de Campoo (E), 13.–15. Oktober

1.	M. Lettenbichler (D), KTM	2:53.00,38
2.	Mario Roman (E), Sherco	2:59.20,69
3.	Billy Bolt (GB), Husqvarna	3:01.52,14
4.	Wade Young (ZA), Sherco	3:02.32,93
5.	Trystan Hart (CDN), KTM	3:03.01,42
6.	Alfredo Gómez (E), Rieju	3:11.29,69
7.	M. Brightmore (GB), GasG.	9 Runden
8.	T. Kabakchiev (BG), KTM	8 Runden
9.	Graham Jarvis (GB), Husqv.	8 Runden
10.	A. Brightmore (GB), GasG.	8 Runden

MEISTERSCHAFTSSTAND

Stand nach 5 von 6 Läufen

1.	Manuel Lettenbichler	107 Punkte
2.	Billy Bolt	81
3.	Trystan Hart	73
4.	Teodor Kabakchiev	57
5.	Mario Roman	56
6.	Wade Young	53
7.	Michael Walkner (A)	45
8.	Graham Jarvis	44
9.	Alfredo Gómez	37
10.	Matthew Green (ZA)	33

NACHRICHTEN

LAMBERT GEWINNT IN DOHREN

Der gleich mit drei Grand-Prix-Fahrern gespickte Speedway-Saisonabschluss auf der Minibahn in Dohren ging an den britischen GP-Fahrer Robert Lambert, der das Finale vor Kai Huckenbeck und dem Finnen Timo Lahti gewann. Local Hero und GP-Neuling Huckenbeck überzeugte punktgleich mit Lambert nach den Vorläufen. Youngster Norick Blödorn wurde im Finale Vierter. Der neue GP-Fahrer Andzejs Lebedevs (LV) verfehlte den Endlauf knapp.

HERLINGS' COMEBACK

Im August brach sich KTM-Superstar Jeffrey Herlings (NL) beim Heim-GP in Arnheim ein Schlüsselbein und verpasste dadurch den Rest der WM-Saison. Nun meldete er sich zurück und fuhr beim Strandrennen „Lemmer Beach Race“ in den drei Finals ein DNF/2/2-Ergebnis ein. Für Herlings war das der Start zur Vorbereitung auf die WM-Saison 2024. Sieger des Rennens wurde mit drei Laufsiegen sein junger Landsmann Kay de Wolf.

LETZTE RUNDE FÜR PETER MAURER

Zu Ehren des am 3. Oktober beim Seitenwagen-DM-Finale in Herxheim tödlich verunglückten Peter Maurer findet am Samstag (15 Uhr) auf der Grasbahn in Klein-Krotzenburg eine „letzte Runde“ statt, bei der alle Aktiven, egal aus welcher Sparte, Fans und Freunde mitfahren können.

SUNDERLAND GIBT AUF

Für GasGas-Pilot und Dakar-Sieger 2022 Sam Sunderland war die Rallye du Maroc bereits nach Etappe 1 beendet. Der Brite hatte sich bei einem Sturz vor der Rallye derart verletzt, dass er sich entschloss, von der zweiten Etappe zurückzuziehen. Zu Redaktionsschluss führte nach der zweiten Etappe des Rallye-Raid-WM-Laufes Ross Branch (Hero) vor Toby Price (KTM) und Pablo Quintanilla (Honda).

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

MOTOR SPORT aktuell

MOTORMARKT

Der schnelle Markt für schnelle Autos und Motorräder

Alfa Romeo

Alfa Romeo GTA Limited, Neufahrzeug, Verbr.l/100 km: 9,3 außero., 16,5 innero., 10,8 komb., CO2 244 g/km, Kl G, 220.000,-€, MwSt. awb. Classic Cars GmbH, Lise-Meitner-Str. 9, 25746 Heide, Tel. 0172/4310800, www.motorwagen.com H

BMW

Anhängerkupplungen für alle BMW. Montage in nur 2,5 Std. T. 09953/9816298, www.kupplung-vor-ort.com H

1980 BMW M1, deutsche Erstauslieferung! Erst 31.111 km, aus Sammlerhand. Cargold Collection GmbH, Innstr. 43, 83022 Rosenheim, Tel. 08036/7006, cargold.com H

SUCHE BMW Z8 (AF+WAP). 0172/8339378 H

Ferrari

Spezial-Sportwagenversicherung, günst. Beiträge. asfimo GmbH Tel. 02402/768989 H

www.MODENA.de - Tel. 06327-97700 H

Ferrari Portofino, EZ 2020, 25000 km, 441 kW (600 PS), deutsch, unfallfrei, alle KD´s, wie neu ! Carbon, 7-Jahre Service inkl.! 199.000,- €. Harnisch Kraftfahrzeuge oHG, Atzbachstraße 10, 35789 Weilmünster, Tel. 06472/8999 H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 60930

Ford

Ford GT Carbon Series, Neuwagen, sofort lieferbar, Verbr.l/100 km: 10,0 außero., 23,6 innero., 15,0 komb., CO2 343 g/km, Kl G, 885.000,- €, MwSt. awb. Classic Cars GmbH, Lise-Meitner-Str. 9, 25746 Heide, Tel. 0172/4310800, motorwagen.com H

ISO

1964/74 Iso Griffo 365, nur 1a Zustand, für Investor…Haben Sie Ihn? Wir suchen danach! Tel. 08036-7006, www.cargold.com H

Lotus

Suche Elise + Exige. Tel. 0172/9342421 Fan-Shop: www.bf-sportwagen.de H

McLaren

650S Coupé, orig. 3700 km, dt. Fzg., top Ausst., unffr., neuwertig. 184.900,- € (MwSt. awb.). F1 GmbH, Neuwiesenstr. 2, 76689 Karlsdorf, Tel. 07251-9494110, www.f1-automobile.de H

Mercedes

1977 Mercedes 280 S, erst 43.964 km, Erstlack, langjähriger Vorbesitz. Cargold Collection GmbH, Innstr. 43, 83022 Rosenheim, Tel. 08036/7006, cargold.com H

190 SL, 2000 km, 77 kW (105 PS), grau, Zustand 1-, top Zustand, Inz. Porsche, VB 169.000,-. 93055 Regensburg, Tel. 0176/62041237

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 60909

Jetzt online abonnieren!
MOTOR SPORT aktuell
Top-Prämien und attraktive Geschenke zur Auswahl!
www.motorsport-aktuell.com/abo

SLS- / G-PARADE: div. Modelle ab Lager. WIR KAUFEN AN! Kfz-Handel am Tegernsee, varex@varex.com, T. 08022/6607080 H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 60927

1969 Mercedes 280 SE Coupé, 1. Hand! Erst 46.500 km, Handschalter, SSD. Cargold Collection Hamburg GmbH, Weg beim Jäger 224-226, 22335 Hamburg, Tel. 040/25335000, cargold-collection.com H

AMG GT R, EZ 2017, 19000 km, 430 kW (585 PS), Distronic, Burmester, 2. Hd. (ex Daimler AG) unfallfrei, KD neu ! 136.500,- €. Harnisch Kraftfahrzeuge oHG, Atzbachstr. 10, 35789 Weilmünster, T. 06472/8999 H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 60929

BRABUS auf Basis AMG EQS 53, 0 km, 560 kW (761 PS), selenitgrau magno, Stromverbrauch 24-21,2 (kWh/100 km), CO2 Emissionen 0 g/km, 231.455,- € (MwSt. awb.). BRABUS GmbH, Brabus-Allee, 46240 Bottrop, Tel. 02041 - 777 0, www.brabus.com H

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Oldtimer

1953/64 AC ACE, Original, Historie, guter Zustand ... Haben Sie Ihn? Wir suchen danach! Tel. 08036-7006, www.cargold.com H

Porsche

1986/88 Porsche 959, mit geringer Laufleistung und Servicehistorie... Haben Sie Ihn? Wir suchen danach! Cargold Collection Hamburg, Tel. 040-25335000, cargold-collection.com H

Für Ihren PORSCHE nur Original-Nachrüstungen

- DAB-Radio
- ParkAssistent
- Sport Chrono Uhr
- Verkehrszeichenerkennung
- Rückfahrkamera mit dyn. LL
- ACC Abstandsregeltempostat
- Spurwechsel-/Abbiegeassistent

100% wie ab Werk! Für viele Porsche - auch für die ganz neuen Modelle www.digitaletechnik.de, T. 08141/512470 H

1989 Porsche 911 Speedster, Erstlack, erst 50.066 km! Stets penibel gepflegt und gewartet. Cargold Collection GmbH, Innstr. 43, 83022 Rosenheim, Tel. 08036/7006, www.cargold.com H

Renn/Rallye

Hewland Vertrieb Deutschland, Wartung, Verkauf, großes E-Lager. Tel. 02242/6840, E-mail: motorsportRiegl@aol.com H

www.Rennsportshop.com

1925/40 Vorkriegs-Rennfahrzeug mit Straßenzulassung und Leistung ... Haben Sie Ihn? Wir suchen danach! Tel. 08036-7006, www.cargold.com H

Immobilien

Wohnanlagen in Süddeutschland gesucht! Im Auftrag unserer Investoren suchen wir Wohnanlagen ab 20 Wohnungen! 0821/4860900, www.knipfer-immobilien.de H

Verschiedenes

Leder und Alcantara für PKWs, qm ab 40,- €. Tel. 0221/9712233, www.autoleder-service.de H

Veranstaltungen

Freies Fahren Autodrom Most am 22. Oktober 2023 www.amc-burgau.de

Versicherungen

RENNKASKO.DE BAUER

Versicherungen für den Motorsport sportvers.de
Rennkasko
Veranstalterhaftpflicht

MOTOR SPORT aktuell MOTORMARKT ANZEIGEN-SERVICE

Anzeigenannahme: Tel. 0711/182-188 (Mo.–Do. von 8–17 Uhr, Fr. von 8–16 Uhr) Fax: 0711/182-1783

Anzeigen-Coupon bitte vollständig ausgefüllt und unterschrieben einsenden an:

oder auch über unseren elektronischen Bestellcoupon unter **www.bestell-coupon.de/msa**

Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG
Fahrzeugmarkt MSA
D-70162 Stuttgart

Anzeigentext: (Pro Zeile ca. 30 Zeichen inkl. Satzzeichen und Zwischenräume)

msa 45/23

Bitte veröffentlichen Sie den Text _____ mal ab der nächstmöglichen Ausgabe

Und zwar in der Rubrik _____

unter ❑ Autos ❑ Motorräder

❑ als Privatanzeige

❑ als gewerbliche Anzeige (wird mit "H" gekennzeichnet)

❑ mit Foto (max. Höhe 35 mm)
privat zzgl. 30,– €
gewerbl. zzgl. 50,– € (Mindestgröße 3 Zeilen)

❑ unter Chiffre zzgl. 10,– €

Bitte senden Sie mir gegen Berechnung ein Exemplar von:

❑ MOTORSPORT aktuell € 2,90
❑ MOTORRAD € 4,90
❑ auto motor und sport € 4,90
❑ sport auto € 6,50

Bitte ankreuzen	Gewünschte Kombination (gilt nur für die Bundesrepublik Deutschland)	Anzeigenpreise privat € bis 4 Zeilen	jede weitere Zeile	Anzeigenpreise gewerblich* € 1 Zeile	2 Zeilen	3 Zeilen	jede weitere Zeile
❑	MOTOR SPORT aktuell	17,–	4,25	9,20	16,10	18,40	4,60
❑	MOTOR SPORT aktuell + MOTORRAD	21,–	5,25	15,–	30,–	45,–	15,–
❑	MOTOR SPORT aktuell + auto motor sport + sport auto	60,–	15,–	50,40	88,20	100,80	25,20

* zzgl. MwSt.

❑ **Bitte schicken Sie mir eine Rechnung (zahlbar sofort nach Erhalt)**

Name /Firma

Vorname (ausgeschrieben)

Straße/Nr. (kein Postfach)

PLZ/Ort

Telefon mit Vorwahl Mobil

E-Mail

Rechtsverbindliche Unterschrift Datum

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

REDAKTION
Redaktion MOTORSPORT aktuell
Leuschnerstraße 1, D-70174 Stuttgart
Telefax: +49 (0)711 182 19 58
www.motorsport-aktuell.com
msa@motorpresse.de
Chefredakteur: Marcus Schurig
Redaktionelle Koordination: Tobias Grüner
Redaktion: Michael Bräutigam, Andreas Haupt, Philipp Körner, Michael Schmidt
Freie Mitarbeiter: Elmar Brümmer, Andrew Cotton, Michael Heimrich, Alex Hodgkinson, Reiner Kuhn, Markus Lehner, Bianca Leppert, Imre Paulovits, Frank Quatember, Thomas Schiffner, Neil Spalding, Markus Stier, Anke Wieczorek
Fotografen: Motorsport-Images; XPB; BRfoto
Geschäftsführender Redakteur
Geschäftsbereich Mobilität: Michael Heinz
Grafik und Produktion:
Bernd Adam (Art Director), Olga Kunz (Stv.), Christian Traulsen, Michael Wehner
Schlussredaktion: Schlussredaktion.de
VERLAG
Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG
Leuschnerstraße 1, 70174 Stuttgart
Telefon: +49 (0)711 182 18 01
MOTORSPORT aktuell gehört zur auto motor und sport-Gruppe
Geschäftsführung:
Dr. Andreas Geiger, Jörg Mannsperger
Telefon: +49 (0)711 182 0
Publisher Automobil: Maik Müller
Gesamtanzeigenleitung Automobil: Markus Eiberger
Anzeigenleitung: Stefan Granzer
sgranzer@motorpresse.de
Telefon: +49 (0)711 182 16 41
Telefax: +49 (0)711 182 16 99
Werbeverkauf Online:
Stefan Schenkyr, sschenkyr@motorpresse.de
Telefon: +49 (0)711 182 13 46
Auftragsmanagement:
Iris Eifrig, ieifrig@motorpresse.de
Telefon: +49 (0)711 182 16 13
Herstellung: Jens Müller (verantwortlich)
Syndication/Lizenzen:
Telefon: +49 (0)711 182 13 79 / 23 79
Druck: Druckerei Konstanz GmbH
Max-Stromeyer-Straße 180, 78467 Konstanz
Vertrieb: MZV Moderner Zeitschriften Vertrieb GmbH & Co. KG, Ohmstraße 1,
85716 Unterschleißheim, Tel.: 089 / 319 06 - 0
E-Mail: info@mzv.de, Internet www.mzv.de
Erscheinungsweise:
wöchentlich mittwochs – 50 Ausgaben im Jahr
Einzelheft:
2,90 € (D), 3,30 € (A), 4,60 CHF (CH)
MOTORSPORT aktuell im Abonnement:
Preis für zzt. 50 Ausgaben (ggf. inkl. Sonderheften zum Preis von zzt. 2,90 Euro) inkl. MwSt. und Versand Deutschland: 145,00 €
(Österreich: 165,00 €, Schweiz: 230,00 SFR; übrige Auslandspreise auf Anfrage).
Testabo 10 Ausgaben (ggf. inkl. Sonderheft zum Preis von 2,90 Euro): Deutschland: 20,00 €
(Österreich: 23,00 €, Schweiz: 32,00 SFR; übrige Auslandspreise auf Anfrage).
Studenten erhalten gegen Vorlage einer Immatrikulationsbescheinigung das Abo (zzt. 50 Ausgaben) mit einem Preisvorteil von 40 % gegenüber dem Kauf am Kiosk zum Preis von 87,00 € (Österreich: 99,00 €, Schweiz: 138,00 SFR; übrige Auslandspreise auf Anfrage), ggf. inkl. Sonderheften zum Preis von zzt. 1,74 €.
Mitglieder des Deutschen Motorsport Verbandes e.V. und des Deutschen Sportfahrer Kreises e.V. erhalten MOTORSPORT aktuell mit einem Rabatt in Höhe von 25 %.
Abonnentenservice Deutschland:
Abonnenten Service Center GmbH
Telefon Inland: 0781 639 66 57
Telefon Ausland: +49 (0)781 639 66 58
E-Mail: motorpresse@burdadirect.de
© 2023 Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG
Nachdruck nur mit Genehmigung des Verlages und Quellenangabe. Für unverlangt eingesandte Manuskripte übernimmt der Verlag keine Haftung.
Kontakt zum Datenschutzbeauftragten:
Abonnenten Service Center GmbH, Postfach 1223, 77602 Offenburg, Tel: 0781 639 61 02.
E-Mail: motorsportaktuell@datenschutzanfrage.de
Namens-, Adress- und Kontaktdaten zum Vertragsschluss erforderlich. Verarbeitung (auch durch Zahlungs- und Versanddienstleister) zur Vertragserfüllung sowie zu eigenen und fremden Werbezwecken (Art. 6 I b) bzw. f) DSGVO), solange für diese Zwecke oder aufgrund Aufbewahrungspflichten erforderlich.
Bei Art. 6 I f) DSGVO ist unser berechtigtes Interesse die Durchführung von Direktwerbung. Sie haben Rechte auf Auskunft, Berichtigung, Löschung oder Einschränkung der Verarbeitung, Widerspruch gegen die Verarbeitung, auf Datenübertragbarkeit sowie auf Beschwerde bei einer Aufsichtsbehörde.

Leserbriefe

BILD DER WOCHE

FRECA

F1-Star der Zukunft: Mercedes-Juwel Andrea Kimi Antonelli holte sich vorzeitig den FRECA-Titel und fährt 2024 Formel 2

Hoffnung auf mehr F1-Teams

Formel-1-News
MSa 44/2023

Ich kann mich noch gut an die Phase mit 26 Autos in der Formel 1 erinnern, sogar an die Vorqualifikation für die maximal 26 Startplätze. Das tat der Formel 1 sehr gut. Ich fände es gut, wenn Porsche auch noch ein Team finden würde, um einsteigen zu können. Ich hoffe nach 55 Jahren Motorsport jedenfalls, noch mal 26 Teams in der F1 zu sehen ...

Rainer Hoven
per E-Mail

Mateschitz gar nicht erwähnt

Formel-1-Titel für Red Bull
MSa 44/2023

Ich glaube es wirklich nicht!!! Weder Dr. Helmut Marko noch Max Verstappen oder Christian Horner haben am letzten Wochenende auch nur mit einem Wort den Mann erwähnt, der das alles ermöglicht hat – Dietrich Mateschitz. Wirklich traurig!

Dieter Exner
D-12309 Berlin

Selbstgemachte RC-Cars als Folge

Rückblick F1 GP Japan 1998
MSa 43/2023

Ich habe mich über die Rückblende zum F1-GP in Suzuka 1998 sehr gefreut. Ja, okay, ich war kein Schumacher-Fan – ich war eher in der McLaren-Ecke „verhaftet“. Aber ich hatte dieses Jahr in der F1 zum Anlass genommen, mir das ein oder andere RC-Car zusammenzustricken, mit dem ICH dann auf die Piste konnte. Dazu muss ich sagen, dass es zu dem Zeitpunkt noch keines der Modelle zu kaufen gab. Meine Modelle waren wirklich original handgemacht und stickertechnisch gebastelt und auf dem eigenen PC entstanden.

Da es sich dabei um durchsichtige Lexan-Karossen handelte, die von der Innenseite her lackiert wurden, war das speziell bei der Cobra schon eine echte Herausforderung. Den McLaren-Mercedes hat es irgendwann später mal gegeben, den Jordan mit der Cobra – wie auch später die Hornisse – gab es aber nie.

Karin Schlüter
per E-Mail

KONTAKT

MOTORSPORT aktuell
«Leserbriefe»
70162 Stuttgart
E-Mail: msa-lesertribuene@motorpresse.de
(Bei Mails bitte unbedingt die Postadresse angeben.)

DEUTSCHER SPORTFAHRER KREIS AKTUELL

Seit mehr als 60 Jahren ist der Deutsche Sportfahrer Kreis e. V. für Aktive und Fans bewährter Partner, Ratgeber und Interessenvertreter.

DSK e.V. Deutscher Sportfahrer Kreis

23. Oktober: Freies Fahren Spa-Francorchamps (Pkw)
18. November: Freies Fahren Hockenheim (Pkw)

Weitere Infos im Internet: www.dskev.de

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Termine

TV-Programm

Freitag, 20. Oktober		
ab 13.35	F1 Academy, bisherige Saison-Highlights	Sky Sport F1*
15.15	F1 Academy Austin, 1. Freies Training **LIVE**	Sky Sport F1*
18.30	Formel 1 Austin, Fahrer-PK	Sky Sport F1*
19.15	Formel 1 Austin, Freies Training **LIVE**	Sky Sport F1*
19.30	Formel 1 Austin, Freies Training **LIVE**	Servus TV A**
20.55	F1 Academy Austin, 2. Freies Training **LIVE**	Sky Sport F1*
22.45	Formel 1 Austin, Qualifying **LIVE**	Sky*/Serv. A**
23.15	Formel 1 Austin, Qualifying **LIVE**	SRF 2*
Samstag, 21. Oktober		
00.30	F1 Academy Austin, Qualifying **LIVE**	Sky Sport F1*
01.40	MotoGP Phillip Island, Qualifying **LIVE**	Servus TV
03.40	Moto3-WM Phillip Island, Qualifying **LIVE**	Servus TV
04.45	Moto2-WM Phillip Island, Qualifying **LIVE**	Servus TV
05.40	MotoGP Phillip Island, Sprint **LIVE** (06.00)	Servus TV
16.25	ADAC GT4 Hockenheim, 1. Rennen **LIVE**	Sport 1
13.00	DTM Hockenheim, 1. Rennen **LIVE**	ProSieben
15.00	GT Masters Hockenheim, 1. Rennen **LIVE**	Sport 1
16.35	F1 Academy Austin, 1. Rennen **LIVE**	Sky Sport F1*
19.20	Formel 1 Austin, Sprint-Shootout **LIVE**	Sky*/Serv. A**
22.20	F1 Academy Austin, 2. Rennen **LIVE**	Sky Sport F1*
22.40	Formel 1 Austin, Sprint **LIVE** (00.00)	Servus TV A**
23.00	Formel 1 Austin, Sprint **LIVE** (00.00)	Sky Sport F1*
23.30	Formel 1 Austin, Sprint **LIVE** (00.00)	SRF 2
Sonntag, 22. Oktober		
01.30	Motorrad-WM Phillip Isl., Vorberichte **LIVE**	Servus TV
02.00	Moto3-WM Phillip Island, Rennen **LIVE**	Servus TV
03.15	Moto2-WM Phillip Island, Rennen **LIVE**	Servus TV
05.00	MotoGP Phillip Island, Rennen **LIVE**	Servus TV
ab 10.20	Mot.-WM Phillip Island, alle Rennen (Wh.)	Servus TV A**
ab 11.50	Mot.-WM Phillip Island, alle Rennen (Wh.)	Servus TV D**
13.00	DTM Hockenheim, 2. Rennen **LIVE**	ProSieben
13.15	Formel 1 Austin, Sprint (Wh.)	Sky Sport F1*
15.00	GT Masters Hockenheim, 2. Rennen **LIVE**	Sport 1
16.30	F1 Academy Austin, 3. Rennen **LIVE**	Sky Sport F1*
16.35	ADAC GT4 Hockenheim, 2. Rennen **LIVE**	Sport 1
19.30	F1 Austin, Rennen **LIVE** (Start: 21.00)	Sky*/Serv. A**
20.00	NASCAR Cup, Homestead **LIVE**	Sport 1+*
20.20	F1 Austin, Rennen **LIVE** (Start: 21.00)	SRF info
Montag, 23. Oktober		
00.35	Formel 1 Austin, Rennen (Aufz.)	ORF 1
23.15	Formel 1 Austin, Highlights	Sport 1

Livestream/Internet

Samstag, 21. Oktober		
11.25	Carrera Cup Hockenheim, 1. Rennen **LIVE**	YouTube
20.00	ELMS Portimão, Qualifying **LIVE**	motorsport.tv
Sonntag, 22. Oktober		
11.30	Carrera Cup Hockenheim, 1. Rennen **LIVE**	YouTube
14.45	ELMS Portimão, Rennen **LIVE**	YouTube

*kostenpflichtig **A = nur in Österreich, D = nur in Deutschland

Die nächsten Rennveranstaltungen

Automobil		
21./22.10.	DTM & GT Masters, Hockenheim (+ PCC/GT4/FR)	D
21./22.10.	NASCAR Trucks/Xfinity/Cup, Homestead	USA
21./22.10.	GT Open & TCR Europe, Barcelona	E
22.10.	Formel 1, Austin (+ F1 Academy)	USA
22.10.	European Le Mans Series, Portimão	P
Motorrad		
22.10.	Motorrad-WM, Phillip Island	AUS

Vorschau

XPB

Formel 1: In Austin steht der erste von vier Stopps einer Amerika-Rundreise an

ADAC MOTORSPORT

ADAC GT Masters: Wer holt sich in Hockenheim die Meister-Krone?

ADAC MOTORSPORT

DTM: Auch die Traditionsserie findet im badischen Motodrom ihren Champion

RED BULL

MotoGP: Kann Jorge Martín auf Phillip Island im WM-Duell zurückschlagen?

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Doppelter Erfolg für Honda.

Florian Alt und Max Nagl sichern sich Meistertitel.

Superbike-Pilot Florian Alt (Team Holzhauer) gewann eindrucksvoll auf der CBR1000RR-R den Meistertitel bei der Superbike-IDM 2023, und Motocross-Routinier Max Nagl (Team KMP) wurde erneut Champion der ADAC MX Masters 2023. Wir sind stolz auf unsere beiden Sieger und gratulieren ihnen zu ihren sportlichen Glanzleistungen. **The Power of Dreams.**

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.